



تحلیل نقش سطح فرهنگ در مواجهه با ترافیک (مطالعه موردی منطقه 12 شهرداری تهران)

مهناز پروازی

استادیار گروه جغرافیا، عضو مرکز تحقیقات آمایش سرزمین واحد یادگار امام(ره) شهر ری، دانشگاه آزاد اسلامی،

تهران، ایران (نویسنده مسئول)

Mahnazparvazi@yahoo.com

چکیده:

ترافیک در قوانین به مجموعه عبور و مرور وسائط نقلیه و اشخاص و حیوانات در راهها اطلاق می گردد. معضل ترافیک منحصر به کشور ایران نیست بلکه تمام کشورهای صنعتی و غیر صنعتی که جمعیت شهرنشین دارند با این مسئله رو به رو هستند. از زمان اختراع خودرو تا به امروز هر روز تعداد بیشتری از آن وارد خیابان های شهرها شده و در نتیجه آن روز به روز ترافیک بیشتر از قبل می شود. امروزه خیابان های پرتراکم با صف های خودروهای به هم چسبیده که بیشتر به پارکینگ موج شبیه است، جهره اصلی کلان شهرها را در ذهن تداعی می کند در بسیاری از موارد تلاش بر این بوده است تا با توسعه معابر، وضعیت ترافیک بهبود بخشیده شود اما این راه حل ها با موفقیت کمی همراه بوده است. روش تحقیق توصیفی تحلیلی بوده است و داده ها در نرم افزار SPSS وبا استفاده از آزمون های پیرسون و تی تک نمونه ای مورد تجزیه و تحلیل قرار می گیرند. نتایج پژوهش حاضر نشان داد که گره های نسبتا کور ترافیکی، واژه ای است که می توان امروز بر حجم ترافیک در خیابان های بهارستان، مجاهدین اسلام، قائن، ناطقی، این سینا، آجانلو و... گذاشت، ترافیک و سردرگمی ای که حتی با حضور پلیس هم رنگ آرامش را به خود ندیده است و همچنین با به کار بردن این فن آوری ها در زیرساختها، حمل و نقل مدیریت شهری می تواند نظارت بیشتری بر خودروها اعمال کند و در مسیرهای پر ترافیک، مسیرهای جایگزین به خودروها ارائه دهد و در انرژی و وقت مردم صرفه جویی کند.

واژگان کلیدی: ترافیک، خودرو، ازدحام، حمل و نقل، تراکم زیاد، منطقه 12 تهران.

مقدمه:

تصادفات یکی از بزرگترین مشکلات سلامتی عمومی در جهان است. این مشکل به این دلیل بزرگ است که قربانیان آن بیشتر جوان هستند و این حوادث سالیانه جان 1/2 میلیون نفر در جهان را می گیرد. سهم کشور در این حوادث سالانه بیش از 26 هزار کشته و حدود 150 هزار مجروح می باشد. بنابراین یکی از راه های مؤثر در کاهش حوادث رانندگی را می توان تقویت فرهنگ ترافیک در نظر گرفت که متأسفانه در حال حاضر فقدان نظام راهبردی در بحث فرهنگ ترافیک است و فعالیت های بدون هدف و پراکنده سازمان های فرهنگی کشور زمینه های هماهنگی هر چه بیشتر توسعه فرهنگ ترافیک را فراهم نمی سازد. منطقه 12 تهران یکی از پر ترافیک ترین، مناطق



در جهان است که ترافیک آن زبان زد خاص و عام مردم نیز هست. از این رو انگیزه پژوهشگر از انجام این موضوع ارائه راهکارهایی در جهت کاهش تصادفات و عواقب دنباله دار آن از طریق اخلاق شهروندی است شهبازی (1393). موضوع این پژوهش نیز تحلیل نقش سطح فرهنگ در مراجعه با ترافیک (مورد مطالعاتی منطقه 12) می باشد. اخلاق شهروندی، مفهومی است که در این مطالعه بر اساس آن سازماندهی خواهد شد. اما در این مطالعه اخلاق شهروندی، منحصرأ در حوزه مسائل ترافیکی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. از آنجایی که مطالعات چندانی در این حوزه انجام نشده است، لذا برای بررسی و سنجش اخلاق ترافیک شهروندی، در ابتدا به مطالعه اخلاق و سپس اخلاق شهروندی از دیدگاه جامعه شناسی پرداخته می شود. پس از شناسایی ابعاد و شاخص های مختلف این مفاهیم، مفهوم اخلاق ترافیک شهروندی بازتعریف می گردد.

بیان مسئله:

تفاوت ها در قرن حاضر گویای این مسئله است که کشورهای پیشرفته و صنعتی به عمق و ریشه مشکل ترافیک از سال ها پیش پی برده و در این زمینه برنامه ریزی صحیح و همچنین سرمایه گذاری های کلان انجام داده اند، در حالی که کشورهای در حال توسعه و عقب مانده از جمله کشور ما به علت رشد ناگهانی و سریع جمعیت شهری و گسترش پدیده شهر نشینی تاکنون برنامه ریزی های جامع و مناسبی صورت ندارد و استفاده از اراضی شهری به صورت معقولانه در جهت تسهیلات حمل و نقل درون شهری تخصیص نیافته است (زارعی، 1392). رشد سریع جمعیت شهری در کشور ما به خصوص کلان شهرها باعث افزایش فعالیت های درون شهری شده است. اغلب ترافیک را به یک سیال تشبیه می کنند که مقدار مشخصی از آن در شبکه معابر جریان دارد اما در واقع ترافیک بیشتر شبیه گاز است و آن قدر بسط می یابد تا تمام فضای موجود را پر کند. به همین علت است که گفته می شود ترافیک به سمت حفظ تعادل میل دارد. در ابتدا ازدحام و شلوغی به نظر می رسد که رشد سفرهای شهری را محدود کرده و بسیاری از خودروها در ترافیک محبوس می شوند در چنین حالتی اگر ظرفیت معابر درون شهری افزایش یابد، حجم سفر نیز بیشتر می شود تا جایی که ازدحام دوباره به حدی می رسد که رشد بعدی ترافیک را محدود می کند. جا به جایی مردم در فضا مستلزم منابع نظیر زمان، پول و انرژی به همراه اثرات منفی جانبی نظیر تصادفات، آلودگی و ازدحام می باشد. از زمان اختراع خودرو تا به امروز هر روز تعداد بیشتری از آن وارد خیابان های شهرها شده و در نتیجه آن روز به روز ترافیک بیشتر از قبل می شود. امروزه خیابان های پرتراکم با صف های خودروهای به هم چسبیده که بیشتر به پارکینگ موج شبیه است، جهره اصلی کلان شهرها را در ذهن تداعی می کند در بسیاری از موارد تلاش بر این بوده است تا با توسعه معابر، وضعیت ترافیک بهبود بخشیده شود اما این راه حل ها با موفقیت کمی همراه بوده است (عرب، 1393).



بنابراین در حال حاضر برنامه ریزی حمل و نقل درون شهری، مطالعات جامع در زمینه حمل و نقل شهری، سرمایه گذاری های مناسب و ایجاد تسهیلات لازم در زمینه حمل و نقل، ایجاد شبکه ارتباطی صحیح، نحوه استفاده از اراضی شهری در جهت بهبود شبکه حمل و نقل شهرها نه تنها با هم همگام نبوده بلکه در هیچ معیاری نیز نمی گنجد. به همین جهت در این زمینه ناهمگونی فاحشی وجود دارد که هر روز بایستی هزینه بیشتری پرداخت و استفاده کمتری از تسهیلات حمل و نقل درون شهری نصیب شود. امروزه استفاده از وسایل حمل و نقل ماشینی و مسئله ترافیک شهرها از مهمترین مسائل روزمره زندگی مردم و مسئولان است. با توجه به مطالب گفته شده سؤال اصلی در این پژوهش این می باشد که چرا با تمهیداتی که برای جلوگیری از ترافیک اندیشیده می شود باز هم مشکل ترافیک گریبانگیر شهرهای بزرگ می شود.

فرضیه ها

1- به نظر می رسد بین مسائل اقتصادی و اجتماعی شهروندان و ترافیک منطقه 12 رابطه معناداری وجود دارد.

2- به نظر می رسد مشکلات ترافیکی در منطقه 12 ناشی فرهنگ نادرست رانندگی ساکنین است.

پیشینه تحقیق

پیشینه داخلی:

رمضانی فرد (1392) بررسی عوامل موثر بر عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان شهر تهران.

در این مطالعه هدف شناسایی عوامل اجتماعی فرهنگی موثر بر تخلفات راهنمایی و رانندگی و همچنین سهم هر یک از عوامل در این تخلفات بوده است. محقق یکی از ناهنجاری هایی که همه روزه در سطح خیابان ها و آزادراه ها مشاهده می شود را عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی در بین رانندگان بیان می کند. جامعه آماری این مطالعه، کلیه مسافربرهای درون شهری و حجم نمونه 900 نفر بوده است. نتایج حاصل از این تحقیق عبارتند از عدم رضایت از زندگی، عدم رضایت شغلی، احساس عدم وجود عدالت اجتماعی در جامعه، عقیده به فردگرایی در جامعه، وجود احساس انومی در بین مردم و عدم دستیابی به آمال و آرزوهایشان. این عوامل منجر به بی توجهی افراد نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی شده و از اینرو آنها برای رسیدن به اهداف و آرزو های خویش تلاش می کنند تا به هر طریقی از دیگران پیشی گیرند.

شهبازی، لایلا (1393) شهر بی انضباط و محدودیت های ظهور شهروندی: با تاکید بر فرهنگ ترافیک در تهران. در این مطالعه تلاش شده است تا با توجه به فرهنگ ترافیک در شهر تهران به عنوان نماد برجسته ای از اخلاق



شهروندی، برخی از مهمترین خصائص اخلاق شهروندی شناسایی شود. برخی از این خصائص عبارتند از عقلانیت خودمدارانه شهروندان، عقلانیت کوتاه مدت، کم مایه و سلطه گر در زندگی روزمره. در این مطالعه محقق امتناع شکل گیری اخلاق شهروندی را به دلیل پایین بودن احساس نظارت شهروندی، بیان نموده است.

امدادیان، (1394) در مقاله با عنوان نقش شبیه سازی ترافیک در ارزیابی تاثیر نوع و فاصله گذاری تجهیزات آرام سازی ترافیک بر ظرفیت (مطاله موردی:شهر همدان) به نتایج زیر دست یافت:

مشاهده شد که شبکه حمل و نقل فاقد هرگونه تجهیزات آرام سازی بود، بیشترین جریان را از خود عبور می دهد. همچنین با توجه به سناریوهای مختلف شبیه سازی شده پارامترهای ترافیکی زمان تاخیر، مصرف سوخت خودروها و میانگین سرعت خودروها مورد ارزیابی و مقایسه قرار گرفت و نتیجه امر این بود که به کارگیری تجهیزات آرام سازی ترافیک، زمان تاخیر و میانگین مصرف سوخت خودروها را به میزان قابل ملاحظه ای افزایش می دهند و از طرف دیگر میانگین سرعت خودروهای عبوری از شبکه نیز کاهش می یابد.

پیشینه خارجی:

گوهی، 2008، در مطالعه خود با عنوان هزینه یابی تراکم ترافیک، به مقدار زمان تلف شده افراد در ترافیک بیان می دارد مدل حمل و نقل را علی رغم ماهیت دینامیکی آن قابل پیش بینی می دانند.

لانگولد و همکاران، 2007، در مطالعه خود پیرامون نقش جاده های کوچک و مرگ و میر ترافیکی، تأثیر زیست محیطی و حجم ترافیک را به تغییر اکوسیستمی، اجتناب ناپذیر می دانند.

فرگوسن، 2004، در مطالعه خود پیرامون ارزیابی مجدد روی سازمان مدیریت حمل و نقل نتایج تحقیقاتی که بر روی هشت سازمان مدیریت حمل و نقل ملی بین سال های 1989-2003 انجام شده بود را با استفاده از تکنیک های فرا تحلیلی مورد بحث و بررسی قرار داد.

تعاریف و مفاهیم

تعریف ترافیک:

ترافیک پدیده ای است ناشی از جا به جایی انسان، حیوان، کالا و وسائل نقلیه از نقطه ای به نقطه دیگر. به طور کلی رشد جمعیت مهاجر روستاییان به شهرها و گرایش بیش از پیش مردم به شهرنشینی، باعث افزایش جمعیت در شهرها گردید. زندگی شهرنشینی و افزایش جمعیت در شهرها، تقسیم کار و تخصصی شدن فعالیت ها را طلب می کرد، در نتیجه این امر روز به روز کارخانجات و صنایع مختلفی در شهرها شروع به فعالیت نمودند. با گسترش



شهرها متوسط فاصله محل کار با محل زندگی افراد، افزایش یافته و این امر نیاز به استفاده از وسایل حمل و نقل را بیشتر نمود. استفاده شهروندان از وسایل نقلیه موجب ظهور پدیده ای با عنوان ترافیک شهری گردید. البته باید متذکر شد که زندگی شهرنشینی نیازمند استفاده از وسایل نقلیه می باشد.

ترافیک شهری

در راستای زندگی شهری و شهرنشینی، مشکلات و معضلات بسیاری در محیط زندگی افراد به دلیل ازدحام جمعیت و تراکم آن بوجود می آید. یکی از معضلات اصلی شهرهای بزرگ، ترافیک شهری می باشد. ترافیک در لغت، پدیده ای است ناشی از جا به جایی انسان، حیوان، کالا و وسائل اما در اصطلاح عامیانه مشکلات نقلیه از نقطه ای به نقطه دیگر تردد و رفت و آمدی که در اثر ازدیاد عناصر جابه جا شونده مانند اتومبیل بوجود می آید را ترافیک می گویند (کرمی، 1395).

اخلاق ترافیک شهروندی

اخلاق ترافیک شهروندان میزان تعهد و پایبندی افراد به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از طرف رانندگان و شهروندان می باشد. هر قدر سطح این اخلاق بالاتر باشد، میزان رعایت قوانین از طرف رانندگان نیز بیشتر می شود و این امر می تواند کمک شایانی در کاهش حجم ترافیک شهری داشته باشد (دهقانی، 1389).

مفهوم فرهنگ

فرهنگ عبارت است از فرهنگ شیوه زندگی یک ملت است که الگوی های قراردادی از تفکر رفتار را شامل ارزشها، عقاید، مقررات، سلوک، سازمان های سیاسی، فعالیت های اقتصادی و امثال اینها را که از طریق یادگیری نه توارث زیستی از نسلی به نسل دیگر منتقل می شود.

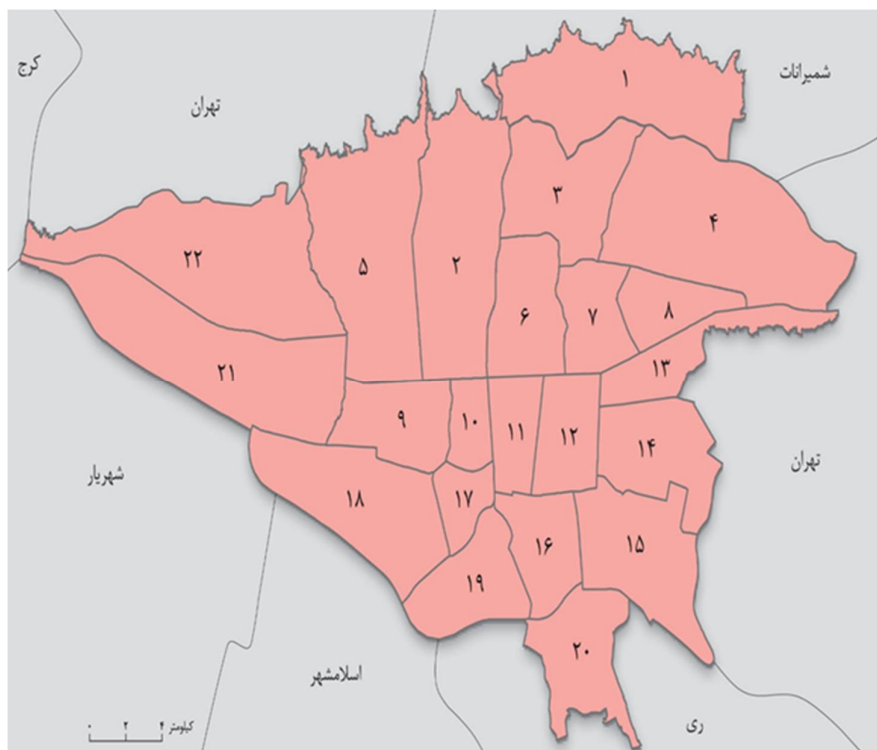
موقعیت جغرافیایی شهر تهران

شهر تهران در محدوده ۳۵،۳۴ تا ۳۵،۵۱ درجه عرض شمالی و ۵۱،۶ تا ۵۱،۳۸ درجه طول شرقی قرار گرفته است و حدود 730 کیلومتر مربع مساحت دارد. از دید ناهمواری های طبیعی، تهران به دو ناحیه دشتی و کوهپایه ای البرز تقسیم می شود و گستره کنونی آن از ارتفاع 900 تا 1800 متری از سطح دریا امتداد یافته است. تهران دارای اقلیم نیمه خشک است. در بیشتر سالها، فصل زمستان نیمی از کل بارش های سالانه تهران را تأمین می کند و تابستان نیز کم باران ترین فصل در تهران است. شهرداری تهران از دیدگاه تأمین نیازمندی ها و اداره بهتر سطح شهر را به 22 منطقه شهرداری و 112 ناحیه بخش کرده که شهر ری و تجریش را نیز شامل شده است. از سوی دیگر وزارت



کشور هم برای انجام انتخابات‌های مختلف و کارهای مدیریتی دیگر، تفسیر خاص خود را از شهرستان تهران دارد که بر 22 منطقه شهرداری منطبق نیست و شمیران و ری را نیز شهرستان‌هایی جداگانه در نظر گرفته است. شهرستان‌های کرج و شمیرانات، از مشرق به شهرستان دماوند، از جنوب به شهرستان‌های ورامین و ری و اسلامشهر و از مغرب به شهرستان‌های شهریار و کرج محدود می‌شود. مرکز آن بخش مرکزی است (امینی، 1392).

نقشه 1- شهر تهران به تفکیک مناطق



منبع: <http://atlas.tehran.ir>

بررسی منطقه 12 شهر تهران

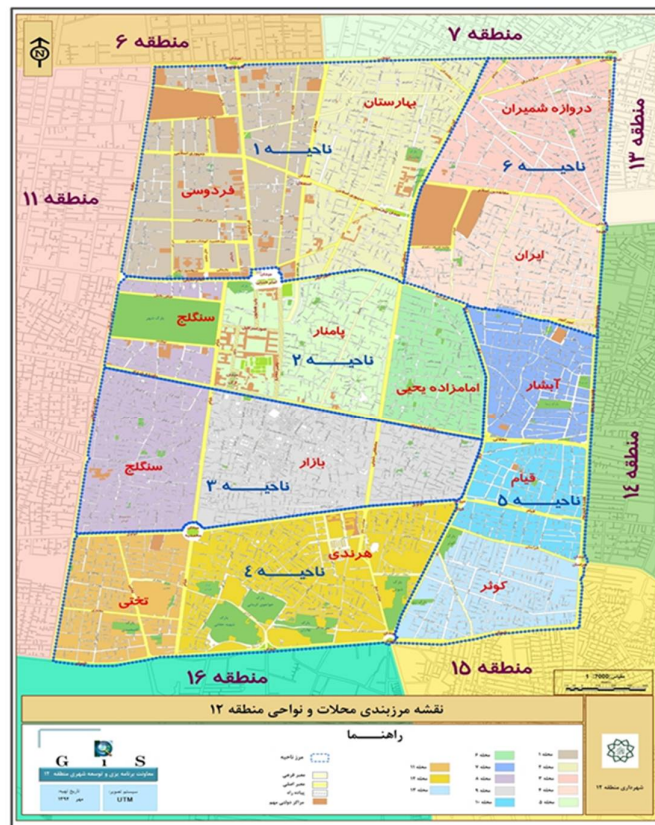
حدود جغرافیایی منطقه 12

منطقه 12 شهرداری تهران یکی از مناطق شهری تهران است. این منطقه یکی از مناطق قدیمی شهر تهران محسوب می‌شود که در مرکز این شهر واقع گردیده است و با مساحتی معادل $16/91$ کیلومتر مربع شامل 6 ناحیه و 14 محله می‌باشد. از مهم‌ترین ویژگی‌های این منطقه قرار گرفتن بازار تهران و بسیاری از مراکز و نهادهای دولتی، وزارتخانه‌ها و سفارتخانه‌ها در این منطقه است. منطقه از سمت شمال به خیابان انقلاب اسلامی از سمت جنوب به خیابان شوش از سمت شرق به خیابان 17 شهریور و از سمت غرب به خیابان‌های حافظ و وحدت اسلامی محدود



می‌باشد. این منطقه دارای 56/39 کیلومتر معابر شریانی، 69/19 کیومتر معابر جمع و پخش‌کننده محلی، 4 پایانه اتوبوس‌رانی و تاکسی‌رانی درون‌شهری، 5 کیلومتر مسیر دوچرخه‌سواری، 4/32 کیلومتر پیاده‌راه، 192 ایستگاه تاکسی و اتوبوس و دارای ظرفیت پارکینگ 7700 خودرو است (خان محمدی، 1392).

نقشه 2- نقشه منطقه 12 تهران به تفکیک نواحی و محله



منبع : <http://region12.tehran.i>



ویژگی های کارکردی

در وضع موجود منطقه، الگوی استفاده از زمین به صورت زیر است:

جدول 3- سطوح و نسبت کاربری های اصلی در منطقه 12

ردیف	کاربری اصلی	مساحت (هکتار)	درصد به کل
1	مسکونی	479	30
2	مسکونی مختلط	118	7/4
3	تجاری	190	11/8
4	خدمات عمومی و اداری	221	13/8
5	فضای باز و سبز و تفریحی	60	3/8
6	صنعتی و کارگاهی	52	3/3
7	حمل و نقل و پارکینگ	75	4/7
8	تأسیسات و تجهیزات شهری	11	0/7
9	زمین بایر	56	3/5
10	شبکه راه ها	338	21
11	جمع	1600	100

منبع: رمضانی فرد 1392

- نتیجه تحلیل کارکردی

- امر سکونت به صورت فزاینده ای رو به کاهش است و در قطعات مسکونی تغییر کاربری با شتاب صورت می گیرد.

- منطقه 12 با تراکم فعالیت های تجاری روبرو است.

- خدمات عمومی و رفاهی باید به میزان کافی افزایش یابد.



- منطقه به فضا‌های سبز و باز بیشتری نیازمند است.

- به سطح شبکه دسترسی (نفوذپذیری بافت) باید افزوده شود.

- ویژگی های زیرساختی (شبکه های حرکت و تاسیسات شهری)

براساس اطلاعات دریافتی از شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران، بیش از 875 هزار سفر از دیگر مناطق تهران به منطقه 12 صورت گرفته و بالغ بر 260 هزار سفر از منطقه به سایر مناطق برآورد شده است. پیش بینی می شود به این سفرها در سال 1400 بیش از 30 درصد افزوده شود.

- شبکه راهها و الگوی حرکت در تهران شعاعی است و از این رو سهم منطقه 12 در تولید و جذب سفرهای روزانه بیش از سایر مناطق تهران است. تعداد اتوبوس روزانه در این منطقه تردد می کنند که از آن میان 1431 دستگاه مقصدی، 52 دستگاه عبوری و 382 دستگاه دارای خطوط عبور مرزی هستند.

- با وجود واقع شدن منطقه در محدوده ممنوعیت ترافیک، طبق آمار سال 1382، تعداد وسایل نقلیه همسنگ سواری جذب شده به منطقه 12 در یک ساعت اوج صبح برابر 5531 وسیله (5079 دستگاه دارای مجوز تردد و 452 دستگاه فاقد مجوز)، و سهم آن از کل تهران 5 درصد است. همچنین تعداد سفرهای با اتوبوس 4216 برآورد که سهم آن از کل تهران 12/4 درصد بوده است.

- بازار تهران و محورهای تجاری و فعالیتی اطراف آن مهمترین کانون های جذب و تولید سفر در منطقه و تهران بزرگ به شمار می آیند و روزانه نزدیک به 400 هزار نفر فقط به بازار تهران وارد یا از آن خارج می شوند.

- پرتراکم ترین ایستگاه های خطوط 1 و 2 مترو در منطقه 12 واقع شده اند (ایستگاه های امام خمینی و 15 خرداد).

- حدود 21 درصد سطح منطقه را شبکه ارتباطی پوشانده که 36 درصد آن شریانی و 46 درصد آن محلی است.

- شبکه های آب و برق در منطقه تقریباً پوشش کاملی دارند، اما مشکل آنها کهنگی و پوسیدگی و عبور از بافت های فرسوده و ریزدانه است که باعث بروز حوادث بسیار می شود.

- ظرفیت شبکه مخابراتی کمتر از یک سوم نیازهای منطقه را برآورده می سازد.

- شبکه گاز در این منطقه مرکز شهری هنوز پوشش کاملی ندارد. این شبکه باید کل سطح منطقه را پوشش دهد، لیکن بخش عمده ای از محله بازار به سبب حساسیت های کالبدی آن مستثنی خواهد بود.



- شبکه اصلی فاضلاب، به جز دو محله 13 (بازار) و 19 (شمال شرقی میدان شوش) در سطح منطقه به اجرا درآمده است.

- نتیجه تحلیل زیرساختی

- نظام حرکت در منطقه با عدم تعادل روبروست: محورهای عبوری آن با تراکم تردد سواره مواجه و از هم گسیخته اند؛ در مقابل بافت های قدیمی و تاریخی به صورت بلوک های شهری محصور در گذرهای شریانی نفوذپذیری سواره ضعیفی دارند.

- شبکه گذرهای درون بافت های ارزشمند برای امداد رسانی، تامین نیازهای دسترسی و ... باید گسترش یابد. لیکن نوع تعریض و احداث گذر باید براساس ویژگی های بافت صورت پذیرد و از احداث خیابان های برشی (در انواع احداث شده در 8 دهه گذشته) اکیداً خودداری شود.

- راه حل یابی برای رفع نارسایی و نابسامانی بارگیری و باراندازی به ویژه در محله بازار ضرورت و فوریت دارد.

- تراکم خطوط اتوبوس و مینی بوس و تمرکز ایستگاه های اصلی و پایانه ها در منطقه، از یک سو، مشکلات ترافیک و، از سوی دیگر، آلودگی فراوان هوا را در مرکز تاریخی موجب شده است. تغییر نوع وسایل تردد همگانی و تکمیل خطوط مترو و ایجاد خطوط تراموا در محدوده مرکزی تهران بزرگ باید تسریع گردد.

- ایجاد یک شبکه گذرهای امن و پرجاذبه برای حرکت پیاده از ض رورتهای مرکز تاریخی است. به جز در محدوده بازار، که حرکت پیاده با مزاحمت های فراوان همراه است، چنین شبکه ای در سطح منطقه وجود ندارد.

- شبکه های تاسیسات شهری با فرسودگی فراوان و حادثه آفرینی مواجه است. ترمیم و توسعه این شبکه، به ویژه در مورد گازرس انی (به جز در راسته ها و محورهای تاریخی محله بازار) برای رفاه ساکنان و فاضلاب برای جلوگیری از احداث چاه های جذبی خانگی در بافت فرسوده و ریزش فاضلاب سبک به جوی های روباز در گذرهای درون بافت های مسکونی، ضرورت دارد.

- عوامل مؤثر بر فرهنگ ترافیک از منظر مسئولان راهنمایی و رانندگی و شهرداری منطقه 12

- عوامل فرهنگی و اجتماعی

منظور از عوامل فرهنگی و مجموعه ای تدابیر و فعالیت های منظمی است که مدیران و مسئولان در جهت بهبود فرهنگ ترافیک به کار می برند تا فرآیند آموزش شهروندی، نظم اجتماعی و حقوق شهروندی، نهادینه شدن دوچرخه سواری و... را بهبود بخشند. نیاز واقعی شهروندان در اجتماع شامل امنیت، دسترسی مناسب، رفاه و امنیت خاطر باعث شکل گیری رفتارهای ترافیکی می شود.



عوامل فنی و اقتصادی

با افزایش قدرت خورو سازان و تولید بالای خودرو و ارائه آمارهای روزانه شماره گذاری خودرو، نظرها به این سو جلب شد که تعداد بالای خودرو علت به وجود آمدن ترافیک است و نیاز به زیربناهای جدید را به وجود آورد، اما واقعیت تعداد بالای خودرو نیست، بلکه نحوه استفاده از خودرو سبب ایجاد ترافیک شده است. بنابراین باید با انجام مدیریت در قالب اجرای مدل های ترافیکی، اصلاح بزرگراه ها و اصلاحات هندسی، کاربری اراضی، و کنترل و سازماندهی ترافیک نسبت به کاهش تراکم ترافیکی، خصوصاً در مناطق مرکزی منطقه اقدام نمود. همچنین می توان با انجام صحیح سیاست های اصولی شهرسازی و ساخت پارکینگ های عمومی، از میزان ضایعات اقتصادی و اجتماعی ترافیک کاست.

اهمیت و ضرورت نگاه اجتماعی و فرهنگی به ترافیک

مهندسی حمل و نقل و ترافیک، به عنوان بخشی از حمل و نقل جاده ای (در کنار حمل و نقل هوایی، ریلی و دریایی) و یکی از ضلع های مثلث ترافیک (مهندسی، اجرا (پلیس) و آموزش و فرهنگ) عبارت است از کاربرد اصول علمی و فناوری در برنامه ریزی، طرح مفید عملکرد، و مدیریت انواع تسهیلات حمل و نقل برای تامین انتقال مطمئن، سریع، راحت، ساده، اقتصادی و هماهنگ با محیط مردم و کالا. با توجه به تعریف مذکور، مهندسی ترافیک اساساً رویکردی برنامه ریزی شده و عقلانی به ترافیک است. با این وصف تقریباً همه ما به عنوان اعضای جامعه، چیزهای زیادی درباره خودمان و جوامعی که در آن زندگی می کنیم، می دانیم. ما چنین تصور می کنیم که علت بسیاری از کنش ها و رخدادهای ترافیکی جامعه خود را به خوبی می فهمیم، بدون اینکه نیازی به جامعه شناسی داشته باشیم، و البته تا حدی این مطلب درست است. بسیاری از کارهایی که ما به گونه ای هماهنگ در زندگی اجتماعی (و ترافیکی) انجام می دهیم، به این دلیل است که قواعد (اخلاق) اجتماعی ورای آنها را می دانیم. با وجود این، حدود معینی برای این خودآگاهی وجود دارد. یکی از وظایف جامعه شناسی، و نه مهندسی آن است که نشان دهد این حدود معین از خلال فرهنگ در ترافیک کدام است. درحالی که مهندسی ترافیک به برنامه ریزی و ارائه طرح مفید عملکرد می اندیشد، جامعه شناسی به ما کمک می کند تا محدودیت های قضاوت های اجتماعی و مهندسی درباره اینکه چرا رفت و آمدهای ما ای چگونه هست، را تشخیص داده، درعین حال آگاهی هایمان را نسبت به خودمان و محیط اجتماعی و فرهنگ مان تقویت می کند.

دوم اینکه، جامعه شناسی چشم اندازی های مشخص و فوق العاده روشنگری درباره رفتار گروهی و جمعی انسانها در تمامی حوزه های حیات فرهنگی و اجتماعی، و ترافیکی، ارائه می کند. بنابراین تحلیل و صورت بندی پدیده هایی همچون تحرک، جابه جایی و ترافیک از خلال جامعه شناسی، به معنای رهاکردن تبیین های شخصی، روان



شناسی یا حتی مهندسی نیست بلکه به معنای نگرستن به تأثیرات اجتماعی و فرهنگی (در کنار سایر عوامل) است که بر تحرک، جابه جایی و رفت و آمد ما می گذارد و آن را شکل می دهد.

سوم آنکه، جامعه شناسان برخلاف علوم تجربی و مهندسی، تمایز مهمی میان مقاصد رفتار ما - آنچه قصد انجامش را داریم - و نتایج ناخواست های که رفتارمان به بار می آورد قائل می شوند. ممکن است مقاصدی که برای رسیدن به آنها فعالیت می کنیم با نتایجی که به وجود می آیند تفاوت فراوانی داشته باشد. ما از این راه می توانیم چیزهای زیادی درباره جوامع و فرهنگ آنها بفهمیم. برای مثال، یکی از چیزی هایی که می توان فهمید آن است که بیشتر دگرگونیهای مهم تاریخ حیات اجتماعی بشر، که تحرک و جابه جاشدن ها بخش جدایی ناپذیر آن بوده و خواهد بود،

احتمالاً ناخواسته بوده است - نمونه آن ساخت یک بزرگراه یا خط راه آهن در یک منطقه و ظهور تغییرات فراوان در اخلاق، فرهنگ، معیشت افراد آن منطقه ایجاد می کند. یادآور «منتسکیو» اما اشتباه نشود، این ناخواسته بودن ها، همان گونه که می شود، با ناخواسته بودن به معنای تصادفی و خودبه خودی کنش های اجتماعی و مدهای تصادفی به راحتی قابل جبران و پیگیری اند، اما در برابر آن دسته از پیش ترافیکی یکی نیست. زیرا پیشا مدهایی که دائماً از طبیعت چیزها (اخلاق اجتماعی و فرهنگ) برمی خیزد نمی توان مصون ماند. این ایده «منتسکیو» را می توان این گونه تعبیر کرد، که باید از ورای پیشامدهای پیاپی ظاهراً تصادفی در حوزه ترافیک عبور کرده، علت های عمیقی که توضیح دهنده این پیشامدها هستند، را دریافت (عرب 1393).

چهارم، شخصیت و بینش ما در ارتباط با جابه جایی ها شدیداً متأثر از گروه، جامعه و فرهنگ یای است که هر یک از ما به طور اتفاقی در آن زندگی می کنیم. در عین حال، در رفتارهای ترافیکی هم هروزه ما، زمینه های فرهنگی و اجتماعی را که فعالیت هایمان در آنها رخ می دهند، فعالانه بازآفرینی می کنیم و از نو شکل می دهیم پس پربراه نخواهد بود اگر گفته شود رفتار و شخصیت ترافیکی هر یک از ما آئینه تمام نمایی از فرهنگ و اجتماعی است که در آن زیست می کنیم، کنش متقابل داریم و بالاخره جامعه پذیر می شویم. بنابراین مطالعه کنش های متقابل اجتماعی در حوزه ترافیک، که امروزه از عینی ترین نموده های زندگی روزمره مدرن است می تواند چیزهای زیادی درباره محیط های اجتماعی و فرهنگی بزرگتری که در آن به سر می بریم به ما بگوید. برای مثال، به ما بگوید که چرا ما در بالاترین حد تصادفات منجر به مرگ در دنیا قرار داریم و چرا جاده های ما تا بدین حد سریع مستهلک می شود (رضانی فرد 1392).

جامعه شناسی به ما می آموزد که در خصوص نه تنها ترافیک، بلکه تمامی اجتماعی و فرهنگی، جامعه شناسانه بیاندیشیم و به قول «میلز» تخیل جامعه شناسانه داشته باشیم. جامعه شناس در عین اینکه سعی دارد خود را از تأثیر مستقیم اوضاع و احوال شخصی آزاد سازد؛ بر آن است تا کنش های ترافیکی را در بافت وسیع تری که فرهنگ و ساخت اجتماعی نامیده می شود، بفهمد و توضیح دهد.



بنابر تعبیرات فوق می توان چنین نتیجه گرفت که، اگر چه برخی از کارشناسان ظهور انواع رفتارهای ترافیکی را تحت تأثیر عناصر مادی و زمین های ترافیک مانند کیفیت جاده ها، راه ها، وسایل نقلیه و غیره می دانند (که البته تا اندازه ای درست است)، اما به سختی می توان از این نکته غافل شد که بسیاری از افعال ترافیکی، بیش و پیش از هر چیز تحت تأثیر عوامل انسانی و اجتماعی است. به این معنا که چگونگی راندن، رفتار عابران و پلیس به عنوان یکی از انواع رفتارهای ترافیکی قویاً تحت تأثیر الگوهای رفتار اجتماعی و فرهنگی قرار دارد تا چیزهای دیگری مانند جاده و علایم - اگر چه اموری مانند جاده، علایم و کیفیت خودرو ها به عنوان زیرساخت های ترافیکی بسیار اهمیت دارند. بنابراین شیوه های راندن و انواع دیگر رفتارهای ترافیکی، چیزی به جز تداوم رفتارهای اجتماعی و تنظی مهای اخلاقی در جامعه نیست. از اینرو، الگوهای تنظیم رفتار رانندگان، عابران پیاده و حتی پلیس های راهنمایی و رانندگی تا حدزیادی برگرفته از معیارها و قواعد اجتماعی بس طیافته در همان کشور است (شهبازی 1393).

- نهادها و سازمان های دخیل و تأثیرگذار در آموزش فرهنگ ترافیکی

از جمله نهادهای مهم تأثیرگذار در آموزش فرهنگ ترافیک میتوان از: جامعه، خانواده، مدرسه، وسایل ارتباط جمعی، شهرداریها، سازمانهای مردم نهاد S.O.G.N و پلیس یا نیروی انتظامی نام برد. سازمانهای دخیل در ارتقاء فرهنگ ترافیک را به دو دسته میتوان تقسیم کرد:

1- سازمانهایی که مستقیماً در حوزه فرهنگ ترافیکی نقش دارند مانند: شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، دفتر و شورای عالی هماهنگی حملونقل و ترافیک وزارت کشور، شورای اسلامی شهر و سازمان حفاظت محیط زیست.

2- سازمانهایی که نقش آنها در ارتقاء فرهنگ ترافیکی انکارناپذیر است ولی در شرح وظایف سازمانی آنها اشارهای به موضوع ترافیک نشده است، مانند: سازمان صدا و سیما، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و وزارت آموزش و پرورش (شهبازی 1393).



آزمون فرضیه ها

آزمون فرضیه اول:

به نظر می رسد بین مسائل اقتصادی و اجتماعی شهروندان و ترافیک منطقه 12 رابطه معناداری وجود دارد.

نتایج بدست آمده از پرسشنامه هایی که توسط مردم درمورد وضعیت اقتصادی و اجتماعی و ترافیک در منطقه 12 پر شده است در جدول (4)

Correlations			
		اقتصادی و اجتماعی شهروندان	ترافیک منطقه 12
اقتصادی و اجتماعی شهروندان	Pearson Correlation	1	.257**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	400	400
ترافیک منطقه 12	Pearson Correlation	.257**	1
	Sig. (2-tailed)	.036	
	N	400	400
**. Correlation is significant at the 0,01 level (2-tailed).			



فرض H1: به نظر می رسد بین مسائل اقتصادی و اجتماعی شهروندان و ترافیک منطقه 12 رابطه معناداری وجود دارد.

فرض H0: به نظر می رسد بین مسائل اقتصادی و اجتماعی شهروندان و ترافیک منطقه 12 رابطه معناداری وجود ندارد.

چون $(sig(036)$ شده است و از ضریب آلفا $(0,05)$ کمتر شده است فرض H1 مبنی بر اینکه به نظر می رسد بین مسائل اقتصادی و اجتماعی شهروندان و ترافیک منطقه 12 رابطه معناداری وجود دارد تأیید می شود.

آزمون فرضیه دوم

به نظر می رسد مشکلات ترافیکی در منطقه 12 ناشی فرهنگ نادرست رانندگی ساکنین است.

نتایج بدست آمده از پرسشنامه در مورد فرهنگ رانندگی در منطقه 12 در جدول (5).

One-Sample Test						
Test Value = 2						
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
فرض 1	124,500	399	.000	2,44250	2,4039	2,4811

نتیجه گیری:

فرهنگ عمومی ریشه در رفتارهای فرهنگی ما دارد و از جامعه ای به جامعه دیگر این رفتار دارای سطوح متفاوت می شود. فرهنگ تعامل، کسب و کار، ترافیک و همزیستی در میان شهروندان منطقه 12 در سطح نسبتاً بالایی قرار دارد.



گره‌های نسبتاً کور ترافیکی، واژه‌ای است که می‌توان امروز بر حجم ترافیک در خیابان‌های بهارستان، مجاهدین اسلام، قائن، ناطقی، ابن‌سینا، آجانلو و... گذاشت، ترافیک و سردرگمی‌ای که حتی با حضور پلیس هم رنگ آرامش را به خود ندید.

حجم ترافیک در منطقه 12 به حدی است که برای برون رفت از آن مجبور هستند از همکاری سه تیم از پلیس راهور مناطق 11، 12 و 13 در اجرای طرح تغییر جهات ترافیکی در خیابان مجاهدین اسلام بهره ببرند. طرح تغییر جهات ترافیکی در خیابان مجاهدین اسلام و معابر اطراف آن طبق اعلام رسمی اجرا شده و هنوز نهایی نشده است. اکنون انتقاد شهروندان نسبت به این طرح مانند بسیاری از طرح‌های دیگر شهرداری این است که اوضاع به جای بهتر شدن، بدتر شده است. البته همان طور که اشاره شد، طرح‌های شهرداری بارها و بارها با این تجربه روبه‌رو شده و اجرای یک طرح علمی به دلیل دیده نشدن برخی الزامات و اطلاع رسانی نادرست یا اجرای ناقص، به جای رفع مشکلات، بر دامنه آن افزوده است. پس از پی بردن به نقش و اهمیت ترافیک در مسائل روز کلان شهرها و بررسی علل به وجود آمدن ترافیک در تهران و راهکارهای جاری در تهران برای حل معضل ترافیک مثل روش‌های اعمال محدودیت ترافیکی و طرح تردد زوج و فرد و آرامسازی ترافیک و مدیریت ترافیک و آموزش فرهنگ ترافیک و مقایسه با راهکارهای دیگر کلان شهرهای دنیا ضرورت ارائه راهکارها و طرح‌های جدید و فن‌آوریهایی جدید و جایگزین احساس و اشاره می‌شود. اجرای چنین طرح‌هایی برای بهبود وضعیت ترافیک به این دلیل تأثیر گذار و با اهمیت است که بسیاری از مشکلات ترافیک شهر ناشی از کمبود اطلاعات دقیق از وضعیت خیابان‌ها و بزرگراهها، و سردرگمی رانندگان در مسیرهاست و با بهره‌گیری از سیستم‌های فوق‌الذکر این مشکل تا حدودی برطرف می‌شود. در حال حاضر به دلیل بهره‌گیری از فناوری این نگرش وجود دارد که پلیس موفق‌نگامی می‌تواند طلایه دار امنیت ترافیکی باشد که بتواند همسو با آخرین دستاوردهای فناوری خود را تجهیز کند و از تجارب و توانمندی‌های مربوط در عرصه جهانی بهره‌بردارد. دستیابی به تحولات و فرصتهای فن‌آوری اطلاعات یک اقدام ملی است و اجرای سازوکارهای ملی می‌تواند از هدر رفتن سرمایه‌های انسانی و مالی جلوگیری کند. با به کار بردن این فن‌آوری‌ها در زیرساختها، حمل‌ونقل مدیریت شهری می‌تواند نظارت بیشتری بر خودروها اعمال کند و در مسیرهای پر ترافیک، مسیرهای جایگزین به خودروها ارائه دهد و در انرژی و وقت مردم صرفه‌جویی کند. این سیستم‌ها علاوه بر این با کاهش تخلفات رانندگی خسارت‌های وارد شده به رانندگان و معابر را کم می‌کند از طرفی با جمع‌آوری اطلاعات و ساخت پایگاه‌های اطلاعاتی و تجزیه و تحلیل آنها، علاوه بر کنترل ترافیک، نسبت به اطلاع‌رسانی درباره حجم خودروها، میزان تصادفات، نظارت بر اجرای قوانین نیز اقدام کند و استفاده از آنها می‌تواند بستر هماهنگی و ارتباط مؤثر و هماهنگ جهت مدیریت جامع و یکپارچه ترافیک را فراهم سازد.

در منطقه 12 تهران به دلیل وجود بازار و مهاجرت زیاد روزانه به این منطقه، همواره ترافیک آن یکی از ترافیک‌های سرسام‌آور در تهران بوده است و از این رو یکی از دلایل افزایش ترافیک آن حضور افرادی با سطح سواد و سطح فرهنگ پایین‌تر است، افرادی که در خیابان‌ها به منظور ایجاد مزاحمت برای خانوم‌ها، درگیری‌های لفظی



با رانندگان دیگر، خرید کردن، مکالمه تلفنی در هنگام رانندگی و... بی دلیل در خیابان ها توقف میکنند و سبب سد و ایجاد ترافیک در پشت سرشان می شوند همانگونه که در فرضیه اول نیز به آن اشاره شد و همچنین مشکلات ترافیکی در منطقه 12 ناشی از فرهنگ نادرست رانندگی ساکنین است که یکی از مهمترین دلایل ایجاد ترافیک در منطقه است. افرادی که هنوز رانندگی صحیح را بلد نیستند، رانندگان تاکسی، موتور سوارانی که بی جهت در راستای سوار کردن مسافر در مکان نامناسب توقف می نمایند و دیگر عواملی که مثال های آن بی شمار است را می توان نام برد.

منابع:

- 1- امدادیان قانع، مجید، 1394، نقش شبیه سازی ترافیک در ارزیابی تاثیر نوع و فاصله گذاری تجهیزات آرام سازی ترافیک بر ظرفیت (مطاله موردی: شهر همدان)، پایان نامه. دولتی - وزارت علوم، تحقیقات، و فناوری - دانشگاه ارومیه - دانشکده فنی.
- 2- امینی، بهنام. حامد حبیبی، 1392، تحلیل حساسیت وضعیت ترافیک شبکه معابر نسبت به طول سفرهای شهری (مطاله موردی بخشی از شبکه تهران)، مقاله های همایش های ایران. سیزدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک. معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک.
- 3- خان محمدی، سهراب. محمدعلی صندیدزاده. پژمان صالحی، 1392، هوشمندسازی ترافیک خط یک متروی تهران با استفاده از منطق فازی، مقاله های همایش های ایران. سیزدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک. معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک.
- 4- دهقانی، فرشته، 1389، کلاس بندی هوشمند ترافیک شبکه بر مبنای مشخصات محتوی جریان و اطلاعات آماری ترافیک، پایان نامه. دولتی - وزارت علوم، تحقیقات، و فناوری - دانشگاه اصفهان.
- 5- رضانی فرد، علیرضا. کامبیز کاویانی فر. امیر صالحی، 1392، ارزیابی پروژه های آرام سازی ترافیک قبل و بعد از اجرا در سطح شهر تهران، مقاله های همایش های ایران. سیزدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک. معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک.
- 6- زارعی، نرجس. محسن حدیقه جوانی. امیر سوداگران، 1392، ارائه مدل پیش بینی وضعیت ترافیک در معابر شهری شیراز، مقاله های همایش های ایران. سیزدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک. معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک.



۷- شهبازی، لیلا. ندا شفقت، 1393. بررسی موانع ترویج فرهنگ ترافیک در میان رانندگان و عابران پیاده در شهر تهران، مقاله‌های همایش‌های ایران. اولین کنگره تخصصی مدیریت شهری و شوراها شهر. مرکز همایش‌های توسعه ایران.

۸- کرمی، فرزانه، 1395، دسته‌بندی ترافیک P2P مبتنی بر روش ترکیبی، پایان‌نامه. دولتی - وزارت علوم، تحقیقات، و فناوری - دانشگاه صنعتی اصفهان - دانشکده مهندسی برق و الکترونیک.

۹- عرب، نرگس، 1393، بررسی اثر ترافیک شهری بر روی کیفیت هوا به کمک روش ماتریس متقابل (مطالعه‌ی موردی: شهر تهران)، پایان‌نامه. دولتی - وزارت علوم، تحقیقات، و فناوری دانشگاه علوم کشاورزی و منابع طبیعی گرگان - دانشکده محیط زیست.

10- گزارش‌های مهندسی مشاور مناطق

11- <http://atlas.tehran.ir> :

12- <http://region12.tehran.ir>

Abstract:

abstract : traffic is an internationally recognized term and is applicable in rules to the set of vehicles and individuals and animals on the roads. Traffic consists of three factors: man, road, vehicle. If each of the three factors is not, there will be no problem called traffic. this issue is not confined to iran , but all industrialized and non - industrial countries , which have urban population , face this issue. Since the advent of the automobile, more of it has entered the city 's streets every day, thus increasing the traffic day by day. Nowadays, the crowded streets with lines of moving vehicles that look more like a billowing parking lot, have been struggling to improve traffic in many cases, but they have little success with the development of the pathways. the descriptive research method is analytic and after completing the questionnaire, the data bank has been formed using the spss software package and then the data are analyzed using spearman and single - sample t test. the results of the present study showed that the relatively blind nodes of traffic are the word that can be done today on traffic volume on the streets of baharestan, mojahedin, qaen, nateghi, ebn sina, ajanloo and etc with the use of these technologies in infrastructure, traffic management transportation, offering alternative routes to .vehicles and saving energy and time

key words: district 12, traffic, cars, congestion, transportation, road development

