

بررسی نقش حمل و نقل کابلی به عنوان وسیله حمل و نقل عمومی شهری در کاهش ترافیک شهرهای بزرگ

تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۹۳/۰۱/۱۲

تاریخ دریافت مقاله: ۹۲/۰۲/۰۵

ایران آهور* (دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران)
سارا موسوی (کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران)
سپیده موسوی (کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، مدرس دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز)

چکیده

دسترسی به حمل و نقل ایمن، راحت و کم هزینه حق طبیعی هر شهروند محسوب می شود و همین مساله کیفیت زندگی در مناطق شهری را مشخص می کند. برای بخش صنایع و خدمات نیز حمل و نقل پشتوانه مهمی است. سیستم حمل و نقل در دنیای امروز، روز به روز بیش تر رشد می کند. گوندولاها یا سیستم های حمل و نقل کابلی سیستم های حمل و نقل جدیدی هستند که یک کابین بدون موتور توسط یک کابل فولادی کالاهای و مسافری را جابجا می کند. مقاله حاضر سعی دارد برای کنترل بخشی از ترافیک شهری، سیستم حمل و نقل کابلی را به عنوان مکمل و در کنار سایر سیستم های حمل و نقل شهری به عنوان تسهیل کننده رفت و آمد پیشنهاد کند. بدین منظور و چون در کشور ایران نمونه موردی حمل و نقل کابلی به عنوان سیستم حمل و نقل عمومی در شهر وجود ندارد و فقط از سیستم های کابلی به عنوان یک وسیله تفریحی عموماً در مناطق گردشگری استفاده شده است در این مقاله به دو تجربه موفق پیاده شده در دو کشور کلمبیا و ونزوئلا پرداخته شده و مزایای استفاده از این سیستم مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته تا در صورت پایین بودن هزینه های اجرایی این طرح و سنجش میزان عملی بودن آن در کلان شهرها از جمله شهر تبریز، شهر اولین ها، در قسمتی از مناطق شلوغ و پرتردد شهر به عنوان گره گشا در ترافیک پیچیده شهر استفاده گردد.

واژه های کلیدی: حمل و نقل شهری، سیستم حمل و نقل کابلی، گوندولا، وسایل حمل و نقل عمومی.

* نویسنده رابط: ahour85@yahoo.com

مقدمه

جابه جایی و انتقال دادن انسان ها و یا اموال و کالاها از جایی به جای دیگر در قلمرو حمل و نقل قرار می گیرند. این مسئله در واقع یکی از مشغله های مهم انسانی از ابتدایی ترین تا پیشرفته ترین مراحل توسعه بوده است. راه ها و وسائط نقلیه دو رکن اساسی حمل و نقل می باشند. در آغاز شهرنشینی به شکل امروزی، چون اکثر شهرها دارای وسعت چندانی نبودند، حمل و نقل از طریق پیاده روی صورت می گرفت و مردم به راحتی قادر به پیاده روی به بیش تر مکان ها بودند و برای فواصل دورتر هم یا از وسایل خصوصی مثل درشکه های اسبی و یا از وسایل عمومی مثل راه آهن استفاده می نمودند. اولین سرویس حمل و نقل عمومی با استفاده از اسب به پاسکال (ریاضیدان فرانسوی) منسوب می باشد که در سال ۱۶۶۲ میلادی شروع به کار نمود. از آن هنگام تا اواسط قرن نوزدهم از اسب و حیوانات دیگر برای ارائه سرویس حمل و نقل عمومی استفاده نشد ولی بعدها در اروپا و آمریکا این سرویس ها مجددا در سطح وسیعی مورد استفاده قرار گرفت که تا اوایل قرن بیستم نیز همچنان ادامه یافت. در سال ۱۸۳۲ میلادی، اولین کالسکه اسبی در هارلم نیویورک شروع به کار کرد، سپس به وسیله کالسکه اسبی ریلی جایگزین گردید که البته سرویس راحت تری را ارائه می نمود. کالسکه های اسبی به علت وجود محدودیت هایی از قبیل نیروی جلو برنده با سرعت های نسبتا کم و توقف های متوالی برای سوار و پیاده کردن مسافری حرکت می کردند، به همین دلیل استفاده از وسایل نقلیه کابلی آغاز گردید. در این نوع وسیله نقلیه، وسیله با اتصال به کابل پیوسته در حال حرکت، به جلو رانده می شد و این کابل به وسیله یک منبع نیروی ثابت در حال حرکت نگهداشته می شد. یکی از مشهورترین این سیستم ها در سال ۱۸۷۳ میلادی در شهر سانفرانسیسکو آغاز به کار کرد و به دنبال آن استفاده از این وسایل تا امروز ادامه یافته است و در مناطق خاصی مثل معادن یا سراسیبه طولانی، مورد استفاده قرار می گیرد. بعدها موتور بخار مورد آزمایش قرار گرفت و در اواخر قرن نوزدهم هم کالسکه های برقی که نیروی خود را از سیم های بالای وسیله دریافت می کردند و بر روی ریل حرکت می نمودند، مورد استفاده قرار گرفتند. در این زمان ها راه آهن بین شهری هم در برخی از شهرهای جهان مشغول به کار گردید. اولین خط زیر زمینی برای جابه جایی سریع با استفاده از موتور بخار در سال ۱۸۶۳ میلادی در شهر لندن مورد استفاده قرار گرفت. در سال ۱۹۲۰ میلادی اتوبوس موتوری به منظور حمل و نقل عمومی شهری به کار گرفته شد. در دهه ۱۹۶۰ میلادی، تغییرات اجتماعی موجب گردید که در سیستم

حمل و نقل شهری انقلابی روی دهد و وسایل نقلیه موتوری شخصی یا همان اتومبیل ها به طور وسیعی مورد استفاده قرار گیرند (سید حسینی، ۱۳۹۱، ۲۳).

امروزه در اکثر کشورها سامانه های حمل و نقل عمومی بیش تر شامل سامانه های اتوبوس، مترو، و مونوریل می باشد. در شهرهای ایران نیز حمل و نقل عمومی اکثراً توسط اتوبوس انجام می شود که در تهران و مشهد مترو نیز به سامانه ی حمل و نقل عمومی اضافه شده و در دیگر شهرهای بزرگ نیز در حال اجرا می باشد. حدود ۲۰۰ سال پیش یعنی از قرن هجدهم میلادی هنگامی که پس از انقلاب صنعتی در اروپا نخستین نمایشگاه بین المللی به شیوه جدید در لندن برگزار شد تا بعدها در سایر کشورهای جهان هم برپا شود، راه های ارائه خدمات جانبی به بازدیدکنندگان نیز ارایه و روز به روز تکمیل تر شد. امروزه در نمایشگاه های بین المللی شیوه های گوناگونی جهت جابه جایی بازدیدکنندگان طراحی و ارایه شده که یکی از آن ها تردد کابین هایی است که با استفاده از کابل حرکت می کنند. نارسیس خوشابی فوق لیسانس رشته طراحی صنعتی از دانشگاه آزاد اخیراً وسیله ی حمل و نقل کابلی را برای نمایشگاه بین المللی تهران طراحی و ارایه داده است (خوشابی، ۱۳۹۰).

گوندولاها^۱ یا سیستم های حمل و نقل کابلی^۲، سیستم های حمل و نقل کابلی شهری^۳ جدیدی هستند که در چند کشور و به عنوان مکمل حمل و نقل عمومی و اکثراً در مسافت های کوتاه اجرا شده و در چند کشور دیگر نیز در حال طراحی و یا اجرا می باشند. در حال حاضر در ایران شیوه حمل و نقل کابلی به صورت تله کابین فقط در برخی نقاط کشور مانند منطقه توچال تهران، نمک آبرود، منطقه بام سیزلاهیجان اجرا شده است که همگی آن ها مناطق گردشگری بوده اند. اجرای این شیوه در مسافت های طولانی در دنیا سابقه نداشته و نیاز به مطالعه و دقت بسیار دارد. برآورد صحیح تقاضای مسافری شیوه کابلی با توجه به نوع منطقه و مبدا و مقصد آن، نقش بسیار مهمی در آنالیز اقتصادی طرح دارد (ملاصالحی، عرب، و حسینی، ۱۳۹۱). با توجه به این که سیستم حمل و نقل روز به روز در حال پیشرفت بوده و سامانه های جدیدی در برخی از کشورها اجرا و یا در حال طراحی و اجرا می باشند، مطالعه و تحقیق در این زمینه ها ضروری می باشد که تحقیق حاضر گام کوچکی در این زمینه می باشد. در این تحقیق با توجه به مشکلات موجود در زمینه ی حمل و نقل و ترافیک و عدم استقبال کامل شهروندان از حمل و نقل عمومی این فرضیه شکل گرفته است: «استفاده از حمل و نقل کابلی به عنوان

¹ - Gondolas

² - Cable Propelled Transit Systems(CPT)

³ - Urban Cable Propelled Transit Systems

وسیله حمل و نقل عمومی در قسمتی از کلان شهرها می تواند در کاهش ترافیک شهری و ترغیب شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی موثر واقع شود.» که ترافیک شهری به عنوان متغیر وابسته و استفاده از حمل و نقل کابلی در کنار دیگر وسایل حمل و نقل عمومی چون اتوبوس و مترو به عنوان متغیر مستقل مطرح می باشد.

مبانی نظری

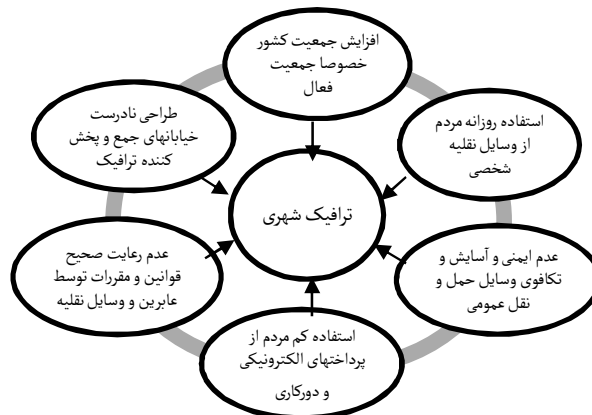
نتایج حاصل از مطالعات مختلف نشان داده است که در قرن گذشته یک تغییر جهت گیری کلی از حمل و نقل خودرو مدار به سمت گسترش شبکه های حمل و نقل همگانی به وجود آمده و از اواخر دهه ۱۹۸۰ سرمایه گذاری جهت ایجاد شبکه ها و انواع سامانه های حمل و نقل همگانی در شهرها ابعاد بسیار گسترده تری یافته است (کاشانی جو و مفیدی شمیرانی، ۱۳۸۸).

تئوری های مکتب شیکاگو در مورد پیامدهای روانی و اجتماعی زندگی در شهر و استفاده از وسایل نقلیه عمومی امروزی مبنای استدلال برای استفاده بشر از سیستم های حمل و نقل پیشرفته تر قرار می گیرد تا بتوان مشکلات ناشی از ترافیک در شهرهای بزرگ را تا حدی کم تر کرد. اعضای مکتب شیکاگو به شدت تحت تاثیر نظریات زیمل در مورد پیامدهای روانی- اجتماعی زندگی شهری بودند. زیمل معتقد بود که وجود محرک های فراوان در شهر سبب افزایش فشار روانی مردم می شود. در شهر سیستم عصبی مردم دائماً تحریک می شود و به همین جهت ساکنان شهر به سختی می توانند شخصیت منسجم و یکپارچه ای داشته باشند (شارع پور، ۱۳۸۷، ۱۲۹). نظریه زیمل مبنی بر این است که شهر برای ساکنان خود تحریکات عصبی ایجاد کرده و باعث بی سازمانی اجتماعی شده است (Simmel, 1905). این نظریه به شکل های مختلفی در آثار متفکران بعدی نیز متجلی شد. برای مثال، این نظریه در اثر معروف تافلر تحت عنوان شوک آتی مطرح شده یا میلگرام در مفهوم «بار روانی بیش از حد» از همین ایده استفاده کرده است (Milgram, 1970). اصطلاح بار بیش از حد ریشه در تحلیل سیستمی دارد. در تحلیل سیستمی منظور از بار بیش از حد، یعنی زمانی است که سیستم قادر به پردازش داده ها نیست؛ زیرا داده ها در حجم وسیع و با سرعتی زیاد وارد سیستم می شوند. در چنین شرایطی، سیستم به تعدیل و انطباق دست می زند (Palen, 2002).

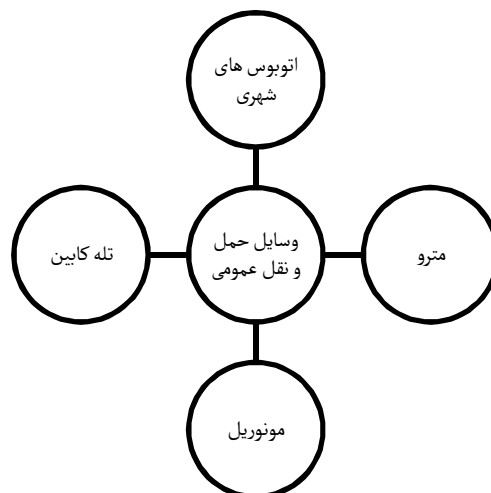
روش پژوهش

این تحقیق از نوع کاربردی بوده و روش مطالعه به صورت اسنادی صورت گرفته است. در این پژوهش به بحث و بررسی در خصوص حمل و نقل کابلی به عنوان وسیله حمل و نقل عمومی و میزان موفقیت این طرح در کشورهای دیگر پرداخته شده است.

مدل تحلیلی تحقیق



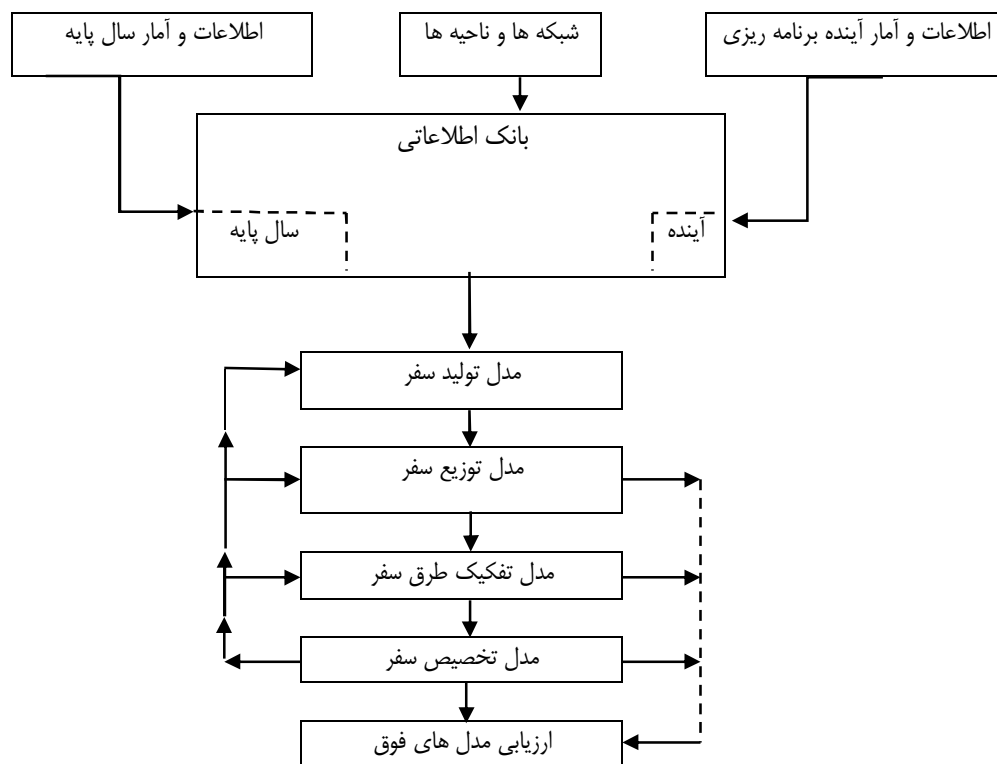
شکل ۱- مدل تحلیلی مربوط به عوامل اصلی ایجاد ترافیک (نگارندگان)



شکل ۲- انواع وسایل حمل و نقل عمومی (نگارندگان)

مدل کلاسیک حمل و نقل

این مدل دارای یک ساختار عمومی است که بر اساس تجربه و آزمایش به دست آمده است و در واقع ساختار کلی این مدل نتیجه تجربیات و مطالعات دهه ۱۹۶۰ میلادی بوده است که در دهه های بعد هم تغییر چندانی نکرده است. در برخی از موارد، از این مدل با نام «مدل کلاسیک چهار مرحله ای حمل و نقل» یاد می شود (شکل ۳).



شکل ۳- فرم عمومی مدل کلاسیک چهار مرحله ای حمل و نقل (سید حسینی، ۱۳۹۱، ۸۴)

همان طور که در شکل ۳ مشاهده می گردد چهار قدم اصلی که الگوهای سفر های آینده توسط آن ها تعیین می شود، عبارت اند از: تولید سفر، توزیع سفر، تفکیک طرق سفر یا نوع وسیله ی نقلیه، و تخصیص سفر یا سمت سفر (واگذاری ترافیک به مسیر). در این مدل ابتدا سیستم شبکه ها و ناحیه بندی طراحی می شود و برای هر ناحیه جمعیت، وضعیت اجتماعی و اقتصادی، تجهیزات و کاربری ها و ... تعیین می گردند. در اولین مرحله که تولید سفر می باشد،

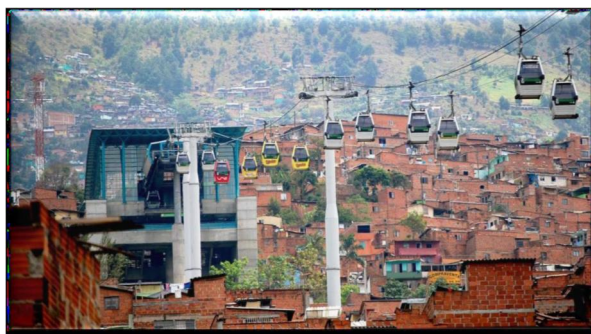
با استفاده از اطلاعات و آمار موجود، مدلی برای پیش بینی و تخمین تعداد کل سفرهای تولید شده و سفرهای جذب شده به وسیله هر ناحیه، بسط داده می شود. در قدم بعدی، سفرها به مقاصد تعیین شده تخصیص داده می شوند و به عبارت دیگر توزیع سفر باعث ایجاد ماتریس سفر می گردد. قدم سوم مربوط به مدل سازی انتخاب وسیله سفر و یا تفکیک طرق سفر می باشد که در آن سفرهای ماتریس سفر مرحله توزیع سفر به انواع مختلف طرق سفر اختصاص می یابند. در مرحله چهارم مدل که مربوط به واگذاری ترافیک به مسیر می باشد، مسیر خاصی که توسط مسافری بین هر دو منطقه با استفاده از وسیله خاص مورد استفاده قرار می گیرد، پیش بینی می شود. در این مرحله سفرهای مربوط به هر طرق سفر به مسیر یا شبکه(معمولا مسیرهای مختص وسایل عمومی و خصوصی) تخصیص داده می شوند(سید حسینی، ۱۳۹۱، ۸۴).

پیشینه های انجام شده تحقیق

۱- مدلین^۱ در کلمبیا

- در سال ۲۰۰۶ اجرا شده توسط شورای شهر
- خدمات حمل و نقل مکمل برای سیستم مترو مدلین
- طراحی شده برای رسیدن به برخی از مناطق کم تر توسعه یافته حومه
- ۲۰۱۰: سه خط عملیاتی
- مدلین کلمبیا دارای سه خط کابلی است که دو خط آن در داخل شهر است
- نرخ جرم و جنایت کاهش یافته است
- اشتغال ۳۰۰٪ افزایش یافته است
- بانک ها در امتداد کابل های مترو باز شده اند
- از تولید ۲۰۰۰۰ تن CO₂ در سال صرفه جویی شده است
- شور و شوق فراوانی از طرف مردم محلی دریافت شده است (Perschon, 2011).

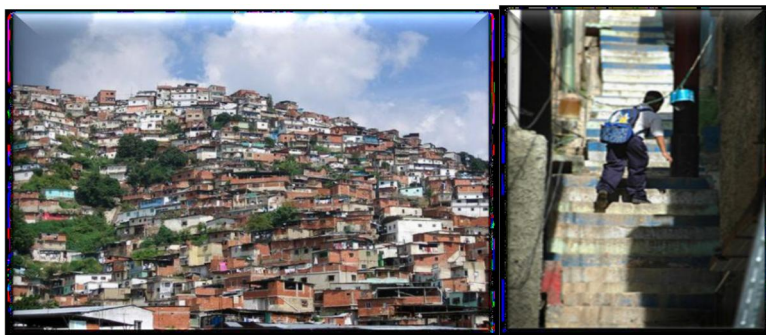
¹ - Medellín



شکل ۴- تله کابین در مدلین کلمبیا به عنوان حمل و نقل عمومی
(European Institute for Sustainable Transport, 2011)

۲- کاراکاس^۱ ونزوئلا

- موقعیت جغرافیایی منطقه: کوه های اطراف کاراکاس - ۶۰۰ گام، ۴۵ دقیقه پیاده روی / مسیر باریک و شیب دار
- جداسازی از طریق بزرگراه های شهر
- بدون هیچ دسترسی به حمل و نقل عمومی
- درآمد کم
- نرخ جرم و جنایت بالا
- کمبود بهداشت، مراقبت های بهداشتی و زیر ساخت های اجتماعی
- ازدحام ترافیک (Perschon, 2011)



شکل ۵- موقعیت جغرافیایی کاراکاس ونزوئلا (Perschon, 2011, 16)

¹ - Caracas

- تحقق کابل های مترو با حمایت وزارت زیر سازی، تولید کننده «حمل و نقل کابلی شهری»^۱ اتریشی، داپلمایر^۲ و سایر ذینفعان
- شروع ساخت و ساز: ۲۰۰۷، افتتاح: ۲۰۱۰
- ۲ پایانه (ترمینال) + ۳ ایستگاه میانی
- سیستم مترو کاملا یکپارچه
- قیمت بلیط: ۵۰ سنت (یکپارچه سازی بلیط)
- ۲.۲ کیلومتر طول
- ایستگاه ها شامل تسهیلات اجتماعی چون ورزشگاه ها، ایستگاه های پلیس، مراکز اجتماعی و بازار (Perschon, 2011).



شکل ۶- حمل و نقل کابلی در کاراکاس (European Institute for Sustainable Transport, 2012)

¹ - Ucpt

² - Doppelmayr

سیستم های حمل و نقل کابلی مهم

سیستم های حمل و نقل کابلی مهم دنیا در شکل ۷ نشان داده شده اند.



شکل ۷- سیستم های حمل و نقل کابلی مهم دنیا (Gondola Project, 2012)



شکل ۸- حمل و نقل کابلی از منهتان تا جزیره روزولت (نیویورک) (Creative Urban Projects, 2012)

سیستم های حمل و نقل کابلی آینده

سیستم های حمل و نقل کابلی شهری آینده، عبارت اند از: ریو دو ژانیرو، کاراکاس (اضافه)، پاناما، کالی در کلمبیا، اردو در ترکیه، تفلیس در گرجستان، تورنتو در کانادا، و هامبورگ در آلمان (Perschon, 2011).

بحث و یافته ها

دسته بندی سیستم های حمل و نقل :

سیستم های حمل و نقل را می توان از جهات متعددی دسته بندی نمود برای مثال می توان آن ها را بر اساس نوع تکنولوژی به کار گرفته شده، عملکرد سیستم مورد استفاده، سرویس هایی که ارائه می دهند و یا براساس نوع مالکیت و یا مسئولیت اجرا و راه اندازی و ... دسته بندی نمود. هر یک از دسته بندی های مذکور، سیستم های حمل و نقل را از جنبه های گوناگونی مورد بررسی قرار می دهند که اعمال نمودن چنین تمایزهایی در ارزیابی ها و تصمیم گیری های مختلف مربوط به حمل و نقل مفید خواهند بود (سید حسینی، ۱۳۹۱، ۱۸).

اقسام مختلف سیستم های حمل و نقل عبارت اند از: ۱- حمل و نقل زمینی (دو گروه جاده ای و ریلی یا راه آهن) ۲- حمل و نقل هوایی ۳- حمل و نقل آبی (همان، ۲۱).

سیستم حمل و نقل کابلی (حمل و نقل کابلی پیشرو)^۱ :

این سیستم حمل و نقل که موضوع مقاله حاضر می باشد از اقسام حمل و نقل زمینی بوده و یک تکنولوژی حمل و نقل است که مردم و کالاها را در وسایل نقلیه و کابین های فاقد موتور توسط یک کابل فولادی جا به جا می کند. دو شکل اصلی و مهم «حمل و نقل کابلی پیشرو» شامل: سیستم های پشتیبانی از بالا (سیستم هایی که وسیله از بالا حمل و جا به جا می شود) و سیستم های پشتیبانی از پایین که از طریق راه آهن پشتیبانی می شوند، است. این درحالی است که هر دو نوع سیستم «حمل و نقل کابلی پیشرو» در محیط های شهری استفاده می شوند (Perschon, 2011).

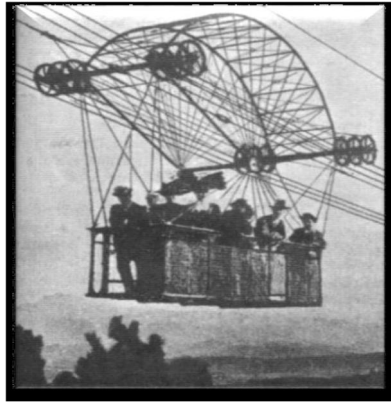
تاریخچه سیستم های حمل و نقل کابلی :

راه آهن های کابلی (بندی)

- ۱۸۳۴-۱۸۳۱ : توسعه کابل های فولادی توسط جرمن ویلهلم آلبرت^۲
- توسعه ی عمدتاً متمرکز بر روی راه های ریلی کابلی (بندی)
- ۱۸۷۳: اولین خط ماشین کابلی در سان فرانسیسکو (Perschon, 2011).

¹ - Cable Propelled Transit (CPT)

² - German Wilhelm Albert



شکل ۹- اولین وسیله نقلیه کابلی دنیا (Perschon, 2011, 3)

راه های کابلی هوایی

- ۱۸۶۹ : معرفی سیستم انگلیسی یک کابل^۱
- ۱۸۷۲ : معرفی سیستم آلمانی دو کابل^۲
- ۱۹۰۰ : آشنایی و مقدمه ای برای حمل و نقل مسافر
- ۱۹۲۰ : رخنه ماشین آهسته رو و استفاده از تله کابین های هوایی (Perschon, 2011).

سیستم های فنی:

- یک کابل / دو کابل / سه کابل^۳
- هزینه های متفاوت (۱۵- ۲ میلیون دلار آمریکا هر کیلومتر)
- هزینه ها تا حد ۲/۳ کم تر از دیگر سیستم ها (Perschon, 2011, 6).

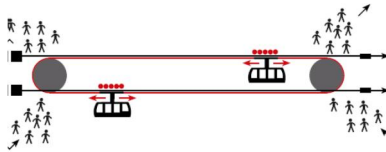
سیستم عامل ها :

- ۱- سیستم عامل برگشت پذیر ۲- سیستم عامل متوالی و پیوسته (Ibid).

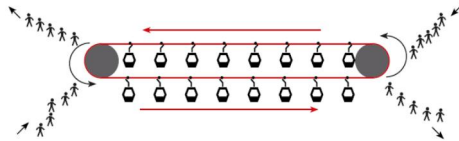
¹ - Monocable

² - Bicable

³ - Tricable



شکل ۱۰ - سیستم عامل برگشت پذیر (Perschon, 2011, 6)



شکل ۱۱ - سیستم عامل متوالی و پیوسته (Ibid)

خصوصیات سیستم ها :

- مستقل از زیرساخت ها و ترافیک موجود
- فضای کم مورد نیاز در طول مسیر
- ظرفیت کابین ها تا ۶۰۰۰ مسافر در هر ساعت در هر جهت^۱
- طول سیستم تا ۱۰ کیلومتر ممکن است
- بهره وری انرژی بالا (جریان الکتریسیته، عاری از دی اکسید کربن)
- سیستم عامل مداوم (متوالی و پیوسته)
- سرعت بالا (حدود ۳۰ کیلومتر در ساعت)
- انتشار گازهای خطرناک در سطح پایین
- سر و صدای کم
- قابلیت اطمینان بالا (نزدیک ۱۰۰٪)
- دسترسی و موجود بودن در سطح بسیار و بالا
- نیاز کم برای فضای شهری
- قابل استفاده برای پیاده روها، افراد معلول و حتی دوچرخه سواران
- امنیت (ایستادگی در برابر باد تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت)

^۱ - Passengers per hour per Direction (PPHPD)

- پل موانع (رودخانه ها، بزرگراه ها، اراضی شیب دار، ترافیک)
- بهبود توسعه اقتصادی و اجتماعی (کاهش جرایم)
- ایستگاه ها می توانند به صورت ساختمان های یکپارچه موجود باشند
- هزینه های پایین اجرا و بهره برداری (هزینه ها تا حد ۲/۳ کم تر از دیگر سیستم ها)
- اجرای سریع (۱/۳ زمان دیگر سیستم ها)
- می تواند بدون یارانه و سوبسید اداره شود (بدون راننده، هزینه های پایین تعمیر و نگهداری) (Perschon, 2011).

سیستم های حمل و نقل کابلی تک کابلی (گوندولاهای تک کابلی)^۱:

گوندولاهای تک کابلی اساسی ترین و متداول ترین سیستم های حمل و نقل کابلی هستند که برای تاسیسات حمل و نقل شهری استفاده می شوند. این تکنولوژی با بهره گیری از یک کابل، نیروی محرکه و پشتیبانی (تحمل وزن حمل و نقل) را فراهم می کند. از آنجا که خط کابل به طور مداوم در حال گردش در حدود دو پایانه است کابین ها را قادر می سازد تا از نیروی محرکه کابل جدا شوند و پس از ورود به ایستگاه هنگام خروج دوباره اتصال پیدا کنند. کابین های گوندولاهای تک کابلی نوعا صندلی مسافر هشت نفره دارند اما ظرفیت شان بین ۴-۱۵ نفر مسافر قابل تغییر است. آن ها به خاطر قابلیت اطمینان بالا، ظرفیت های معتدل، هزینه نسبی کم و قابلیت اجرای سریع روز به روز به طور فزاینده به فرم سیستم های حمل و نقل عمومی تبدیل می شوند (Creative Urban Projects, 2013).

کاربردها:

سیستم های حمل و نقل کابلی تک کابلی به آسانی با محیط زیست شهری منطبق می شوند و در زمین های سخت یا مسطح ساخته می شوند. در شهرهای بزرگ آن ها نوعا به عنوان سیستم خورنده و به وسیله عملکرد خود خطوط عظیم حمل و نقل سریع را کامل می کنند. اگر چه در شهرهای کوچک تر با تقاضای کم تر می توانند به عنوان خطوط سیستم حمل و نقل اولیه به کار گرفته شوند. این سیستم ها شایع ترین سیستم دلخواه توریست ها هستند که در شهرها موجود می باشند (Creative Urban Projects, 2013).

¹ - Monocable Detachable Gondolas (MDG)

کیفیت خدمات :

آسایش و راحتی: سیستم های حمل و نقل کابلی (گوندولاهای) کابین هایی با اندازه های مختلف را با فضاهایی برای نشستن و ایستادن ارائه می دهند. ایستگاه ها و کابین ها می توانند به سیستم تهویه مطبوع در تابستان و سیستم گرمایش در زمستان مجهز شوند. می توان از پنجره های رنگی برای جلوگیری از نور شدید آفتاب استفاده کرد، در حالی که همچنان برای دید مناسب محیط امکان وجود دارد. از آنجایی که کابین ها به طور کامل محصور هستند مسافران از عناصر مختلف محیطی محافظت می شوند. بسیاری از سیستم ها برای تهویه طبیعی، دریاچه های هوا در کابین را برای تضمین آسایش بهینه مسافر فراهم می کنند (Creative Urban Projects, 2013).

سر و صدا و اختلال: گوندولاهای حداقل آلودگی صوتی را ایجاد می کنند برای اینکه آن ها بدون موتور کار می کنند. فعالیت گوندولاهای بسیار آرام و بی سر و صدا بوده و سر و صدا نوعاً از ایستگاه های ترمینال و برج ها ناشی می شود که تکنیک های کاهش صدا می توانند صدایی را که از ایستگاه ها می آیند به حداقل برسانند (Ibid).

زمان انتظار: زمان انتظار با عواملی چون تناوب کابین ها، اندازه، سرعت خطوط و حجم مسافران مرتبط می باشد. از وقتی که کابین ها به طور مداوم بین دو پایانه در گردش هستند، زمان انتظار برای سوار شدن به یک کابین کم تر از یک دقیقه می باشد. این بدین معنی است که بر خلاف اتوبوس ها و قطارها برنامه و جدول زمانی لازم نیست (Ibid).

قابلیت اطمینان: قابلیت اطمینان در بسیاری از سیستم های حمل و نقل شهری کابلی به طور قابل ملاحظه ای بالا است (به میزان ۹۹.۳٪ تا ۹۹.۹٪). برای اطمینان از سطوح بالای خدمات، اپراتورهای سیستم متعهد به تعمیر و نگهداری سخت و پیشگیرانه می باشند. شرایط آب و هوایی نامناسب (برای مثال سرعت به طور عمده بالای باد، رعد و برق، طوفان و یخبندان) عموماً دلایل وقفه خدمات هستند. با این حال استانداردهای اجرایی تکنولوژیکی سطح بالا برای به کار انداختن در مقابل سرعت های باد بالای ۱۰۰ کیلومتر در ساعت شرایط را فراهم می کنند (Creative Urban Projects, 2011).

توسعه و گسترش حمل و نقل:

توسعه خطوط راه آهن شهری در اغلب موارد وقت گیر و پر هزینه است. در بسیاری از موارد آن ها قادر نیستند که وضعیت اقلیمی و توپوگرافی تند و چالش برانگیز را هدایت کنند. به عنوان یک جایگزین و یا مکمل برای راه آهن گران قیمت یا آثار جاده شهری، شهرها می توانند به سادگی در حصول به شبکه‌ی حمل و نقل سریع از طریق نصب و راه اندازی مقرون به صرفه و آگاه به زمان سیستم حمل و نقل کابلی گسترش و توسعه پیدا کنند. پس از ساخته شدن و یکپارچه شدن به صورت یک سیستم حمل و نقل شهری، خطوط حمل و نقل کابلی یک راه حل ابتکاری حمل و نقل را ارائه می دهند. در برخی از شهرها، خطوط کابلی جدید نشان داده اند که آن ها می توانند توسعه های جدید را در طول و امتداد کریدورهای حمل و نقل ایجاد و محله ها را احیا کنند. ده ها سیستم حمل و نقل کابلی در حال حاضر در سراسر دنیا عملیاتی شده اند (Creative Urban Projects, 2011).

شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه به مشکلات اقتصادی، اجتماعی و محیطی منجر شد که در اکثر مواقع این مشکلات در ترکیب با مشکلات حمل و نقل باعث موارد زیر گردید:

- افزایش آلودگی هوا و مسائل مرتبط با محیط زیست و بهداشت
- عدم دسترسی به فرصت های اشتغال و کسب و کار
- عدم دسترسی به خدمات و امکانات
- حرکت ناکارآمد کالاها و خدمات مانعی برای توسعه اقتصادی مطلوب
- مرگ و میر و صدمات مرتبط با حمل و نقل
- هزینه های خصوصی و دولتی حمل و نقل و نوسانات قیمت انرژی (ملاصالحی، عرب، و حسینی، ۱۳۹۱).

همانطور که تاریخ نشان می دهد مشکلات و چالش ها منجر به راه حل های جدید می شوند که موارد فوق به شروع یک رنسانس جدید در حمل و نقل عمومی منجر می شوند. همچنان که زیر ساخت های جاده و پارکینگ برای اشغال فزاینده فضاهای ارزشمند شهری ادامه پیدا می کنند، منافع زیر ساخت های حمل و نقل عمومی بر زیر ساخت های وسایل نقلیه

شخصی، بیش تر و بیش تر آشکار می شود. سیستم حمل و نقل بر خلاف هزینه های بالای آن در هر کیلومتر ریلی سود قابل ملاحظه ای را به دست آورده است. سیستم حمل و نقل سریع السیر اتوبوس، رشد استثنایی را در هر دو جوامع در حال توسعه و توسعه یافته داشته است. حتی سیستم حمل و نقل کابلی نفوذ خود را بر روی سیستم حمل و نقل عمومی شروع کرده است که در ایران این سیستم حمل و نقل عمومی بیش تر برای بازار توریست ها و مسافران زمستانی کاربرد داشته است (همان).

نتیجه گیری

همه ی فعالیت های حمل و نقل، به جز پیاده روی و دوچرخه سواری، پیامدهای زیست محیطی دارند. نخست برای این که تجهیز و تدارک نظام حمل و نقل ممکن است به تغییر سکونت جمعیت در قسمت های مختلف شهر منجر شود، اجتماعات را در مسیر ساختار خطی گسترش دهد و برای زیر ساخت های شهری به زیان فضاها، باز، مثل چمنزارها و جویبارها که در برابر ساخت و سازها آسیب پذیری بیش تری دارند، زمین ها را تحت اشغال ساخت و ساز در آورد. دوم به این دلیل که هم برای خود این عملیات و منابع به انرژی - به صورت نفت، گاز مایع یا برق - نیاز است و هم برای خودروها و ساخت و سازهای شخصی. سومین بعد مسأله زیست محیطی، آلاینده های صوتی، آب و هوا است. آلاینده های سمی هوا، مثل مونواکسید کربن، سرب و ذرات معلق، موجودات زنده، سکونتگاه ها، پیاده روها، جاده ها و خیابان ها را در معرض خطر قرار می دهد. حمل و نقل به همین صورت بر سنگینی بار آلاینده های حوزه های آبی و هوایی می افزاید و نسبت مهمی از آلاینده های مربوط به حمل و نقل، الودگی صوتی است. چهارمین مسأله ای که مصرف انرژی ایجاد می کند گازهای گلخانه ای است. مسأله دیگری که این تحولات به همراه دارد مسائل مربوط به عدالت اجتماعی در رابطه با حمل و نقل در شهرها است. تفاوت در نحوه دسترسی گروه های اجتماعی مختلف به وسایل حمل و نقل، سهم نابرابری که هر یک از این گروه ها ی اجتماعی، به ویژه گروه های فقیر و محروم، در تحمل بار آلودگی دارند، مسأله دیگری است (پولادی و سعیدی، ۳۴۷، ۱۳۸۸) (Caves, 2005).

گوندولاها یا سیستم های حمل و نقل کابلی سیستم های حمل و نقل شهری جدیدی هستند که در چند کشور اجرا شده و در چند کشور دیگر نیز در حال طراحی و یا اجرا می باشند که با نتیجه گیری از مباحث فوق و بر اساس چارچوب نظری تحقیق و نمونه های مطرح شده موفق در سراسر دنیا و به صرفه بودن و کم هزینه بودن اجرای این طرح ها و با توجه به این که حمل و نقل کابلی کم ترین آلاینده های صوتی و سمی را ایجاد می کند و مزایای بسیار دیگر طرح که در صورت عملی شدن از اتلاف انرژی نیز می توان جلوگیری کرد و حتی از انرژی خورشیدی برای سیستم عامل کابل ها استفاده نمود به این باور می رسیم که در کلان شهرهای ایران نیز این طرح ها قابل پیاده شدن می باشد و استفاده از حمل و نقل کابلی به عنوان وسیله ی حمل و نقل عمومی می تواند در کاهش ترافیک شهری و ترغیب شهروندان به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی موثر واقع شود.

در مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تبریز سیستم حمل و نقل عمومی شهر شامل اتوبوس و قطار شهری بوده که مطالعاتی در راستای استفاده از سامانه ترن هوایی (مونوریل) به عنوان سامانه ای جدید توسط مهندسين مشاور پردازش ترافیک پارس به کارفرمایی شهرداری تبریز در سال ۱۳۹۱ انجام گرفته است. با توجه به این که سیستم حمل و نقل در دنیای امروز روز به روز در حال پیشرفت بوده و سامانه های جدیدتری در برخی از کشورها اجرا و یا در حال طراحی و اجرا می باشند، مطالعه در این زمینه ضروری می باشد. با توجه به این که گوندولاها یا سیستم های حمل و نقل کابلی سیستم های حمل و نقل شهری جدیدی هستند که یک کابین بدون موتور توسط یک کابل فولادی کالاها و مسافری را جابجا می کند، شهر تبریز به عنوان شهر اولین ها در این زمینه نیز می تواند به عنوان اولین شهر کشور باشد. با در نظر گرفتن طرح مطالعاتی تله کابین کابلی شهری در بودجه ی سال ۹۳ شهرداری تبریز می توان پس از نتایج مطالعات، مناسب ترین گزینه را به عنوان مکمل سامانه های حمل و نقل عمومی اتوبوس و مترو شهر تبریز که می تواند یکی از دو سامانه ی مونوریل و گوندولای شهری باشد انتخاب و اجرا نمود. با توجه به مزایا و معایب این سیستم چنین به نظر می رسد که این سیستم می تواند مناسب تر از سیستم مونوریل بوده و در تبریز در مسیرهایی مانند هتل مرمر تا راه آهن، میدان دانشسرا تا قراملک، و ... اجرا شود.

منابع و مآخذ:

۱. پولادی، ک.، سعیدی، ع. ۱۳۸۸. دانشنامه مدیریت شهری و روستایی، بنیاد دانشنامه بزرگ فارسی، وزارت علوم و فن آوری، سازمان مدیریت شهری و روستایی ایران. ۹۱۳ صفحه.
۲. خوشایی، ن. ۱۳۹۰. طراحی سیستم حمل و نقل کابلی برای نمایشگاه بین‌المللی تهران. بازیابی شده ۲۰ آذر ۱۳۹۲ از <http://www.dkmag.net>.
۳. سید حسینی، س. م. ۱۳۹۱. برنامه ریزی مهندسی حمل و نقل و تحلیل جابجایی مواد. چاپ دوم. تهران: مرکز انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران. ۳۷۶ صفحه.
۴. شارع پور، م. ۱۳۸۷. جامعه شناسی شهری. چاپ اول. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)، مرکز تحقیق و توسعه علوم انسانی تهران. ۲۴۸ صفحه.
۵. کاشانی جو، خ.، مفیدی شمیرانی، س. م. ۱۳۸۸. سیر تحول نظریه های مرتبط با حمل و نقل درون شهری. نشریه هویت شهر، سال سوم، شماره ۴: ۱۴-۳.
۶. ملاصالحی، ع.، عرب، ع.، حسینی، س. م. ۱۳۹۱. امکان سنجی استفاده از شیوه حمل و نقل کابلی در مسیرهای برونشهری کشور: مطالعه موردی مسیر پردیس-آمل. مجموعه مقالات یازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران. تهران: سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران. ۴۲۳۴ صفحه.
7. Caves, R.(ed) 2005. Encyclopedia of the city. London: Routledge. 902P.
8. Creative Urban Projects. 2011. Roosevelt Island Tram. Retrieved Nov. 27, 2013, from <http://www.gondolaproject.com>
9. Creative Urban Projects. 2012. Roosevelt Island Tram. Retrieved Nov. 27, 2013, from <http://www.creativeurbanprojects.com>
10. Creative Urban Projects. 2013. Cable Car Confidential- The Essential guide to Cable cars, Urban gondolas & Cable Propelled Transit. Retrieved Nov. 27, 2013, from <http://www.creativeurbanprojects.com>
11. European Institute for Sustainable Transport. 2011. Medellín Metrocables. Retrieved Nov. 27, 2013, from <http://www.eurist.info>
12. European Institute for Sustainable Transport. 2012. Gondola in Caracas, Venezuela. Retrieved Nov. 27, 2013, from <http://www.eurist.info>
13. Gondola Project. 2012. Important Cable Systems. Retrieved Nov. 27, 2013, from <http://gondolaproject.com/important-cable-systems-2>
14. Milgram, S. 1970. The Experience of Living in Cities. Science, 167, pp. 1461-1468.

-
15. Palen, J. J. 2002. *The Urban World*. Sixth Edition, New York: McGraw Hill. 416P.
16. Perschon, J. 2011. Urban Cable Propelled Transit Systems- “*High Flying Solution*” to Urban Transport Problems?. World Congress on Mobility for the Future of Sustainable Cities, European Institute for Sustainable Transport, Retrieved Nov. 27, 2013, from <<http://www.eurist.info>>
17. Simmel, G. 1905. *The Metropolis and Mental Life*. In K.H.Wolff(Ed), *The Sociology of George Simmel*, New York: Free Press. 445P.