

مبدأ و مقصد سفر

ملاحظات کاربردی در برنامه‌ریزی پایانه‌های شهری^۱

راهبران وجود دارد و به دلیل شرایط بد جاده ممکن است موجب عصبانیت و سب‌سری در راننده شود. معمولاً جاده‌های درون‌شهری در سطح خدمات C طراحی می‌شود و جاده‌های برون‌شهری در سطح خدمات B. دلیل انتخاب این سطوح، مسائل اقتصادی و محدودیت بودجه است و در تخریبی که هر ماه انجام می‌شود سطح خدمات جاده‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد. همان‌طور که بیشتر ذکر شد هم‌اکنون بیشترین تردد با توجه به ظرفیت‌های موجود، در محور تهران - کرج است که اغلب در سطح C کار می‌کند، در حالی که باید در سطح خدمات B قرار گیرد، اما در برخی از شرایط یک سفر به سطح D هم نزول می‌کند. محور تهران - قم در سطح خدمات B و کوه تهران - رودهن و کندوان در سطح خدمات C کار می‌کند. در واقع جاده‌ها بر حسب سرعت طراحی می‌شوند، نه بر حسب توان اتومبیل‌هایی که در بازار است. مانعیتی که در این جاده حرکت می‌کند، ممکن است توان بسیار بالاتر یا کمتری از این سرعت داشته باشد، همچنین با توجه به سرعتی که جاده بر حسب آن طراحی شده سایر مشخصات آن طراحی می‌شود مانند اینکه تأخیر در این جاده، عرض جاده، شانه خاکی، شانه آسفالت و نسبت درصد سوازی به وسایط سنگین جعفر ماند باشد و ...

■ مزایای ورودی - خروجی تهران و کیفیت دسترسی در میان منادی ورودی - خروجی شهر تهران بیشترین تردد مربوط به محور تهران - کرج است که حجم متوسط آن حدود ۱۹۰,۰۰۰ تردد در شبانه‌روز است. منادی‌ای با دسترسی نامتوازن بیشترین مشکل را دارند؛ یعنی بیشترین دسترسی‌ها و کاربری‌های غیراستاندارد در اطراف آنها وجود دارد. به‌طور دقیق در منادی مربوط به محور تهران - قم مشکل کمتری داریم زیرا کاربری‌های اطراف آن مشکلات کمتری دارد. دسترسی‌ها استاندارد است و اگر دسترسی لحاظ شود، مجتمع‌های خدماتی رفاهی هم لحاظ می‌شود. مثلاً برای هر ۱۰ کاربری، یک مجتمع تعریف شده و یک ورود و یک خروج برای آن در نظر گرفته می‌شود.

به‌طور کلی خدمات جاده‌ای به کاربر به سطح F - A - B - E - D - C تقسیم می‌شود. سطح A بهترین سطح است که سرعت طرح در آن ۱۲۰ کیلومتر در ساعت است. تأخیر وجود ندارد، رفاه و ایمنی سفر در بالاترین حالت ممکن است، راننده و سرنشین از وضعیت جاده احساس تازاجتی نمی‌کنند، و در مقابل سطح F بدترین حالت است که در آن

میزان و نحوه رابطه انسان با مکان‌های شهری و پیچیدگی مناسب‌سازی و مقاصد سفرهای شهری نیازمند سیستم شبکه حمل و نقلی است که بتواند این روابط را روان کند. حمل و نقل به شدت در تعداد عظیمی از فعالیت‌های تولیدی، زندگی روزمره، گذران اوقات فراغت و حتی در فعالیت‌های آخر هفته تأثیرگذار است؛ تا جایی که سیستم شبکه حمل و نقل پیشرفته امکان تغییر در سطح اقتصادی، روش زندگی جامعه و توسعه فرهنگ و تمدن را فراهم می‌آورد. با ملاحظه وضع موجود و مشکلاتی که هم‌اکنون، شهر تهران در منادی ورودی - خروجی خود با آنها روبرو است، می‌توان اهمیت این موضوع را دریافت.



فرهاد صالحیان
پژوهشگر دکتری
برنامه‌ریزی حمل و نقل
مدیر کل حمل و
نقل پایتختی
تهران



تهران، چهارراه ناصری و روستای مستغان‌خان، حمل و نقل عمومی شهری، ماهنامه آسپا، پژوهشگاه نظر