

عنوان:

ترجمه:

مهندسين مشاور رهيافت

تاريخ ترجمه: تير ۱۴۰۰

چرا شهرها باید به حضور خودروها خاتمه دهند؟

بر اساس گزارش مجله ساینس، مطالعات جدید در آمریکا نشان می‌دهد برای ادامه زندگی در مراکز شهری، این مراکز نمی‌توانند خودرومحور باشند. تحقیقات جدید نشان می‌دهد برای جلوگیری از عبور بیش از حد خودروها از شبکه درون شهری، ایجاد کمربندی‌های مناسب الزامی است. در مطالعه‌ای که روز سه‌شنبه ۲۵ ژوئن ۲۰۲۱ در مجله Open Science منتشر شد، محققان اولویت ساکنان شهر در خصوص نحوه انجام سفرهای شهری را مورد بررسی قرار دادند. درک چگونگی تأثیر خودروها بر شهرها و زمان سفر به دلیل تغییرات اقلیمی (حمل و نقل بیشترین سهم از تولید گازهای گلخانه‌ای ایالات متحده را دارد)، افزایش روزانه خودرومحوری در سطح جهان و کاهش کیفیت زندگی از اهمیت حیاتی برخوردار است. هم‌اکنون سالانه بیش از ۸۰ میلیون خودرو در سراسر جهان تولید می‌شود. این بدان معنی است که تعداد خودروها به سرعت رشد جمعیت جهانی در حال افزایش هستند. اخیراً در آمریکا ۱۰۹ میلیارد دلار برای جاده‌ها و سایر زیرساخت‌های مربوط به خودرو مورد تأیید قرار گرفته است. در حالی که مسئولین اعتراف می‌کنند این طرح به بازنگری نیاز دارد زیرا اولویت دادن به خودروها، یک فاجعه تلقی می‌شود. محققان بر مبنای طول سفر (مسافت طی شده)، مدلی را با توجه به طول سفر در خیابان‌های کم‌حجم، زمان اضافه شده توسط رانندگان دیگر که باعث ایجاد ترافیک می‌شوند و زمان اضافه شده توسط محدود کردن فضای خیابان‌ها برای استفاده انحصاری توسط عابران پیاده، اتوبوس‌ها و دوچرخه‌ها؛ در نظر گرفتند. نتایج این مدل نشان می‌دهد اگر افراد بیشتری تصمیم بگیرند که با سرعت بیشتری رانندگی کنند، ترافیک بیشتر و گلوگاه‌های بیشتری ایجاد خواهد شد. به گفته محققان، طولانی‌ترین سفرهای شهری، سفرهایی است که افراد سعی می‌کنند با استفاده از خودروی شخصی زمان سفر خود را کاهش دهند، بنابراین بیشترین میزان ترافیک را ایجاد می‌کنند. برای اولین بار، فرض می‌شود که جمعیت شهرها یکسان است و همه ساکنین بدون در نظر گرفتن مواردی مانند هزینه یا توزیع ناعادلانه خطوط دوچرخه، به همه روش‌های حمل و نقل دسترسی برابر دارند.



ازدحام ترافیکی در ۲۷ می ۲۰۲۱ در کالیفرنیا

رافائل پريتو کوريل، محقق و فوق دکترا در انستيتوی رياضيات دانشگاه آکسفورد و نویسنده اصلی این مطالعه، می‌گوید: «البته در زندگی واقعی، ممکن است دوچرخه‌سواری مدت زمان سفر متفاوتی نسبت به حمل‌ونقل ریلی داشته باشد. اما، بیايید صادقانه بگوییم آنچه امروز اتفاق می‌افتد این است که دوچرخه‌سواری می‌تواند استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را تکمیل کند». علیرغم ماهیت ساده، این مدل آموزنده است و نشان‌دهنده تلاش منطقی برای کاهش خودرومحوری است. نویسندگان همچنین برخی از راه‌های کاهش زمان سفر و کاهش آلودگی هوا را مورد بحث قرار داده‌اند:

- از جمله سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی مطمئن‌تر و سریع‌تر
- ایجاد خطوط دوچرخه‌سواری و مسیرهای پیاده‌روی بیشتر
- جدا نکردن مناطق مسکونی و تجاری
- کاهش تعداد خطوط عبور و مدیریت پارک حاشیه‌ای

آن‌ها همچنین پیشنهاد می‌کنند طراحی به گونه‌ای باشد که مردم از رانندگی یا حتی داشتن وسیله‌نقلیه شخصی در وهله اول منصرف شوند و سفرهای شهری با سایر مدهای حمل‌ونقل، برای عموم تسریع شود. این ایده‌ها سال‌ها به شکل‌های دیگر وجود داشته و حتی در برخی از شهرها برای دستیابی به اهداف بهبود شرایط آب‌وهوایی و کاهش آلودگی هوا (و کمک به ساکنین در طول بیماری‌های همه‌گیر نظیر کووید ۱۹) به کار گرفته شده است. این مطالعه خاطرنشان می‌کند، پذیرش گسترده‌تر با چالش‌های سیاسی روبرو است، زیرا در بسیاری از شهرهای جهان سیاست‌گذاران به ایجاد زیرساخت‌های خودرو و سرمایه‌گذاری در صنعت تولید خودرو تمایل بیشتری دارند. بنابراین انگیزه‌های بیشتری برای استفاده از وسایل نقلیه شخصی ایجاد می‌شود. خصوصاً این مسئله علت تامه تراکم و شلوغی در آمریکای لاتین است. زیرا با افزایش سطح درآمد در شهرها، افراد بیشتری ترجیح می‌دهند ماشین بخرند. در شهرهای در حال رشد آفریقا و آسیا مانند لاگوس و داکا نیز همین امر وجود دارد. اگر به زودی سیاست‌هایی برای گرایش بیشتر شهرها به پیاده‌مداری، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته نشود، می‌تواند این شهرها و سایر شهرها را در مسیر ازدحام بیشتر و همه مسائل مربوط به آن قرار دهد.





نمونه‌هایی از محدود کردن مسیرهای خودروپی در سراسر جهان

 www.rahyaftaf.ir
 info@rahyaftaf.ir
 [@rahyaaft](https://twitter.com/rahyaaft)
 www.linkedin.com/in/rahyaaft

تهران - بزرگراه شهید همت - غرب - خیابان شهید کبری طامه - خیابان شهید محبیری
پلاک ۳۰۶ - واحد ۶

تلفن: ۴۴۴۶۷۲۱۵ - ۴۴۴۶۶۸۳۶ - ۴۴۴۶۶۷۵۷
فاکس: ۴۴۴۵۸۶۵۷