

بسمه تعالی

بیانیه پنجمین همایش متخصصان و دست اندرکاران حمل و نقل و ترافیک

مشهد مقدس - مورخ ۹۰/۹/۲۶ روز حمل و نقل

#### مقدمه

تحولات شگرف دنیای امروز با استفاده از دانش فنی، تکنولوژی و فناوریهای جدید و پیشرفته برای توسعه پایدار در تمام ابعاد و زمینه های زندگی بشری از جمله صنعت حمل و نقل حرکت های تازه ای را به ارمغان آورده و در این راستا اقدامات نوینی قابل مشاهده است.

یکی از شاخص های اصلی توسعه اقتصادی کشورها، رشد و توسعه صنعت حمل و نقل می باشد. امروزه نقش حمل و نقل در توسعه پایدار بسیار روشن و انکار ناپذیر است. سهم چشمگیر بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی کشورها حکایت از ارتباط تنگاتنگ کلیه زیر بخش های اقتصادی با بخش حمل و نقل دارد.

از سوی دیگر در بررسی نقش حمل و نقل در توسعه پایدار عواملی همچون رفاه عمومی، اقتصاد ملی، محیط زیست و تأثیرات اجتماعی آن به لحاظ کارکردهای اساسی در جامعه مد نظر می باشد. لذا انتخاب سیستم های حمل و نقلی که منطبق با مصرف بهینه سوخت و انرژی های موجود و شرایط مطلوب زیست محیطی باشد باید در اولویت اول قرار گیرد. از طرفی تغییرات سریع و فزاینده فناوری صنعت حمل و نقل علیرغم فوائد مطلوب آن حیطه ایمنی عمومی را در معرض تهدیدهای جدی و جدیدی قرار داده است. انتخاب صحیح و اصولی سیستم حمل و نقل یکی از عوامل مهم و تأثیرگذار در کاهش سوانح و تصادفات بشمار می آید، که توجه به آن امری لازم و ضروری است. از طرف دیگر انتخاب گزینه مناسب منوط به شناخت کافی از سیستم ها و انجام درست کار جهت اتخاذ تصمیم است.

همچنین مدیریت حمل و نقل مقوله پیچیده ای است که با عوامل زیادی سروکار دارد. اقدامات ارگان های مختلفی در شکل دهی وضعیت ترافیک تاثیرگذار است. توجه همزمان به مدیریت عرضه و تقاضا و عدم غفلت از آنها، نقش اساسی در رسیدن به ترافیک سالم دارد را ایفا می نماید.

باتوجه به مقدمه فوق، همایش با تاکید بر نقش اساسی مدیریت حمل و نقل موارد زیر را جهت بهبود سیستم حمل و نقل در شهرهای کشور ضروری دانسته و بر آنها تاکید می نماید و از مسئولین و دست اندرکاران مدیریت شهری خصوصاً در حوزه حمل و نقل و ترافیک می خواهد نسبت به تحقق نکات اساسی بشرح زیر حداکثر تلاش و جدیت را به عمل آورند.

### ۱- لزوم توجه بیشتر به حمل و نقل عمومی

توسعه حمل و نقل عمومی و بوجود آوردن شرایطی که مردم نسبت به استفاده از سیستم های حمل و نقل همگانی به جای خودرو شخصی ترغیب شوند، از اقدامات اساسی و زیربنایی جهت بهبود شرایط حمل و نقل و ترافیک در شهرهای بزرگ است. در این راستا ایجاد، توسعه و تکمیل سیستم حمل و نقل ریلی در کنار سایر سیستمهای حمل و نقل عمومی نقش کلیدی در تامین نیاز جابجایی مردم و کاهش مشکلات ترافیکی دارد. همچنین توجه ویژه به تقویت سیستم اتوبوسرانی، توجه همزمان به افزایش و نوسازی ناوگان در کنار اولویت دادن به حرکت اتوبوس ها در شبکه معابر بخصوص در مناطق شلوغ و پرازدحام شهر امری لازم و ضروری است. باتوجه به انجام مطالعات ارزنده در زمینه اصلاح و تقویت سیستم اتوبوسرانی، از جمله توسعه مسیرهای ویژه اتوبوس، ایجاد پایانه ها و پارکسوارهای لازم و مخصوصاً راه اندازی سیستم BRT حداقل در سه مسیر در شهر مشهد، همایش بر لزوم تسریع در تحقق هرچه سریعتر برنامه های فوق تاکید می نماید.

در کشورهای مختلف استفاده از سیستم های حمل و نقل شهری عمومی که عمدتاً با نیروی برق کار می کنند رو به رشد است. از آنجائی که رشد شهرنشینی در جهان به سرعت روبه افزایش است بکارگیری یک طرح حمل و نقل شهری مناسب و بدون ایجاد آلودگی و افزایش ظرفیت جابجایی

مسافری بدون تداخل بار ترافیک سنگین و آلوده زای کنونی میتواند بسیاری از مشکلات بزرگ شهرنشینی را بویژه در کشورهای پر جمعیت رفع نماید. استفاده از سیستم های حمل و نقل عمومی با مسیر مجزا و استفاده از انرژی برق (نظیر خط ویژه اتوبوس برقی، BRT با اتوبوس های برقی، قطار شهری و مترو) بعنوان یک ابزار حمل و نقل سریع، مطمئن، اقتصادی، ایمن و پاک نتایج مثبتی را در جامعه بدنبال خواهد داشت.

## ۲- لزوم رعایت سلسله مراتب شبکه شهری

طبقه بندی معابر شهری به معابر شریانی درجه ۱، شریانی درجه ۲، جمع و پخش کننده و محلی، روشی برای تبیین نقش و عملکرد معابر و روشن ساختن این نقش برای کاربران معابر و یکی از نکات مهم ساماندهی ترافیک شهری است. سه نقش مهم معابر که عبارتند از نقش های جابجایی، دسترسی و اجتماعی، معیارهای اصلی طبقه بندی معابر شهری اند. در معابر شریانی درجه ۱، جابجایی تنها نقش اصلی را داشته و نقش های دسترسی و اجتماعی به نفع آن تنظیم می شوند. در معابر شریانی درجه ۲، نقش های جابجایی و دسترسی هر دو اصلی است و نقش اجتماعی به نفع آن تنظیم می شود. با استفاده از طبقه بندی فوق سلسله مراتب دسترسی معابر شهری تعریف می شود. براین اساس معابر شریانی درجه ۱ که در واقع شریان های اصلی و پایه های نظام حمل و نقل و جابجایی شهر می باشند باید دارای کمترین نقش دسترسی و بیشترین نقش حرکتی باشند. بدیهی است اگر این اصل اولیه نادیده گرفته شود و سطح دسترسی شریان های اصلی شهر افزایش یابد، خصلت حرکت خود را (جابجایی حجم زیاد ترافیک با سرعت بالا) از دست داده و حتی ممکن است تا حد معابر محلی تنزل پیدا کنند که این مساله خسارات جبران ناپذیری را بر نظام حمل و نقل شهر وارد خواهد ساخت. همایش معتقد است موضوع نادیده گرفته شدن نقش معابر شریانی و سطح دسترسی آنها ریشه بسیاری از گره ها و تنگناهای ترافیکی موجود در شهر مشهد است. دو اقدام نادرست تبدیل بدنه معابر شریانی شهر که در طرح های شهرسازی اغلب دارای کاربری مسکونی هستند به تجاری خطی و بازگشایی کوچه های فرعی به معابر شریانی که متأسفانه اخیراً شاهد

افزایش و نهادینه شدن هر دو اقدام هستیم، آثار زیان بار و جبران ناپذیری به نظام حمل و نقل شهر وارد نموده به گونه ای که خسارات وارده به شهر و هزینه هایی که از بابت نابسامانی ترافیک ناشی از اینگونه اقدامات به شهر وارد می شود بسیار بیشتر از منافع ناچیز و زودگذر چنین اقداماتی است. بنابراین همایش مصرانه از مسئولین مدیریت شهری می خواهد با اتخاذ سیاست های صحیح نسبت به اصلاح روند فوق اقدام نمایند.

همچنین از آنجا که مطالعات تطبیقی از جمله اصلی ترین ابزارهای مطالعات و برنامه ریزی حمل و نقل شهری به شمار می آید و با توجه به اینکه سلسله مراتب شبکه معابر شهری از اساسی ترین شاخصه های حمل و نقل و ترافیک شهرهاست، از این رو همایش درخواست می کند مراجع ذیربط، نسبت به مطالعه مبانی و معیارهای تعریف سلسله مراتب شبکه معابر شهرهای کشور، توسط مراجع فنی، کارشناسی ذی صلاح و مجرب اقدام و نتایج مصوب آن را به منظور تعریف مجدد سلسله مراتب شبکه موجود معابر شهری ابلاغ نماید تا تمامی شهرها ضمن حل خیل عظیمی از مشکلات فنی - حقوقی روز شهروندان خود، با تعریف فنی - حقوقی شبکه معابر شهری شرایط و جایگاه خود در شبکه معابر شهری را در مقایسه با شرایط شبکه معابر شهرهای دیگر و شهرهای جهان، به روشنی تعریف کنند حرکتی که برنامه ریزی های حمل و نقلی شبکه معابر شهری و بالاخص تکمیل شبکه سلسله مراتبی معابر آنها را، بر پایه معیارهای روشن، شفاف، یکنواخت و غیرقابل تفسیری امکان پذیر و استوار می سازد.

### ۳- لزوم مدیریت تردد وسایل نقلیه شخصی در مراکز شهرهای بزرگ

باتوجه به افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه شخصی و محدودیت سطح معابر به خصوص در مناطق مرکزی شهرها، اتخاذ سیاست هایی جهت مدیریت تردد وسایل نقلیه شخصی در مراکز شهرهای بزرگ حیاتی است. خوشبختانه در اغلب کلان شهرهای کشور از جمله شهر مشهد مطالعات لازم در این زمینه انجام شده و برنامه های مصوبی وجود دارد. همایش از مسئولین و دست اندرکاران مدیریت شهری انتظار دارد تلاش بیشتری در جهت اجرایی نمودن برنامه های مذکور به عمل آورند.

#### ۴- اهمیت توسعه سیستم های پیاده روی و دوچرخه سواری

امروزه دوچرخه نقش مهمی در حمل و نقل شهرهای پیشرفته دنیا دارد. چرا که ارزان بودن، در دسترس بودن، عدم نیاز به سوخت، عدم تولید آلودگی های زیست محیطی از یک طرف و از طرف دیگر ایجاد نشاط و سلامت جسمی و روحی برای راکب خود و جامعه، به ارمغان می آورد. در سالهای اخیر با ایجاد محدودیت در دسترسی خودروهای شخصی به هسته مرکزی شهرها علی الخصوص در کلانشهرهای کشور و به موازات آن افزایش قیمت سوخت باعث شده که میزان استفاده از موتور سیکلت افزایش یابد. از آنجا که موتور سیکلتها نسبت به خودروها از سهم تولید آلودگی بیشتری برخوردارند این مسأله باعث افزایش آلودگی هوا در کلانشهرهای کشور گردیده لذا برنامه طرح جایگزین برای این وسیله آلاینده شامل توسعه سیستم های پیاده روی و نیز استفاده از دوچرخه و موتور سیکلت های برقی ضروری می باشد.

#### ۵- توجه بیشتر به مدیریت تقاضا

امروزه مدیریت تقاضا به عنوان یکی از اصلی ترین سیاستها در ایجاد و برقراری حداکثر تعادل بین عرضه و تقاضای تسهیلات و خدمات حمل و نقلی، قویاً مورد استفاده مدیریت های شهری است. همایش انتظار دارد مراجع و دستگاه های ملی و محلی مسئول در حمل و نقل درون شهری از جمله شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، نسبت به انجام پژوهش ها و مطالعات جدی و علمی در زمینه مدیریت تقاضا از طریق مراجع فنی- تخصصی ذی صلاح اقدام کرده و طیف گسترده دستاوردهای مصوب چنین مطالعه ای را برای سطوح مختلف تصمیم گیری، تصمیم سازی، اجرایی و مدیریتی حمل و نقل کشور ابلاغ نمایند. در راستای این سیاست کلی دستیابی و اعمال روشهای نوین مدیریت تقاضا (وعرضه) از قبیل دولت الکترونیک (E-state)، مراجعه الکترونیک (TC)، دورکاری (WAH)، توسعه بر مبنای حمل و نقل همگانی (TOD)، مدیریت الکترونیکی (E-management) و دهها روش دیگر، یاریگر مدیریت های حمل و نقل شهری کشور خواهد شد.

## ۶- لزوم توجه بیشتر به ارتقاء فرهنگ ترافیک

سه رکن مهندسی، آموزش و اعمال مقررات ارکان اساسی لازم و ملزوم، غیرقابل تفکیک و غیرقابل جایگزین یکدیگر در یک سیستم سالم حمل و نقلی می باشند. از این رو همایش انتظار دارد مسئولین ذیربط ضمن توجه همزمان به این سه رکن مکمل از تاکید بر جایگزینی زیانبار هر یک از آنها به جای دو رکن دیگر جداً خودداری کرده، جریان رشد و ارتقای همزمان و متعادل هر سه را پیگیر باشند.

همایش معتقد است که آموزش و فرهنگ در مفهوم درست و در مدار کامل و صحیح خود از جایگاه حساس و تعیین کننده ای در میان سه رکن مهندسی، آموزش و اعمال مقررات برخوردار است. همایش از مسئولین ذیربط قویاً تقاضا دارد کمک نمایند دانش ترافیکی را در سطوح آموزش رسمی کشور از مهد کودک گرفته تا دانشگاه و بالاخص از طریق صدا و سیما به شهروندان منتقل نمائیم، همزمان توان های مالی، قانونی و اجتماعی لازم را برای انتقال دانسته ها به عمل فراهم سازیم؛ آنگاه و به موازات گسترش این توان ها به تمام اقشار و لایه های اجتماعی، قابلیت های کل جامعه را به حد لازم ارتقا دهیم؛ در همان حال با ارتقای ظرفیت شخصیتی شهروندان، منش آنها را چنان غنا و استحکام بخشیم که به هنگام فراموشی آن دانسته های اولیه ترافیکی، با بهره گیری از فرهنگ ریشه دار و عمیق ترافیکی خود، مناسب ترین و درست ترین رفتارهای ترافیکی را به مرحله اجرا درآورند و آنگاه این سخن را یک بار دیگر مرور کنیم که آموزش و فرهنگ، حساس ترین رکن از ارکان یک سیستم سه گانه سالم ترافیکی است.

## ۷- لزوم افزایش مشارکت مردم در اجرای برنامه های بهبود ترافیک

همایش اعتقاد دارد موضوع حمل و نقل و ترافیک با تک تک شهروندان، همه روزه و در تمام ساعات، ارتباط داشته و طبعاً موضوعی با چنین ماهیت نیرومند مردمی و فراگیر، بدون مشارکت آنها (چه مشارکت فنی - کارشناسی، یا مشارکت مالی و یا مشارکت نظارتی و امثال آنها) امکان مدیریت

کارآمد و بهینه نداشته و به ناچار حرکت در این راستا، در غیاب حضور آنها در همه این صحنه ها، حرکتی وارونه، عبث و بی فایده است؛ از این رو همایش اعلام می کند که حضور شوراهای اسلامی شهرها، در حل مشکلات ترافیکی شهرها نقش تعیین کننده ای داشته و بدین جهت از نهادهای ذیربط تقاضا دارد تا ساز و کارهای مشارکت جدی و گسترده شهروندان در تمام مراحل تصمیم سازی، تصمیم گیری، اجرا و نظارت بر طرح های حمل و نقلی و ترافیکی مربوط به آنها را تدوین و به مرحله اجرا درآورد.