ماهنامه پیام ما
سال ۴، شماره ۹، آبان ۱۴۰۲
4
2023 دسامبر

مهندسی ترافیک شهری؛ از طراحی تا اجرا

گفت‌وگو با دکتر رامین صابری‌فر، استاد دانشگاه فنی کرانه‌سار، درباره چالش‌های حمل‌ونقل در کلان‌شهرها و راه‌حل‌های کم‌هزینه برای کاهش ترافیک

گفت‌وگو: مهسا رادمنش

ماهنامه پیام ما: ترافیک امروز بیشتر یک مشکل مهندسی است یا مدیریتی؟

دکتر صابری‌فر: ترکیبی از هر دو. ما در بسیاری از شهرها ظرفیت خیابان‌ها را بیش از حد تصور بالا برده‌ایم، اما بدون هماهنگی در چراغ‌های راهنمایی و بدون اولویت‌دهی به حمل‌ونقل عمومی، نتیجه همان می‌شود که امروز می‌بینیم. مشکل فقط کمبود آسفالت نیست؛ مشکل تصمیم‌گیری‌های پراکنده است.

در شهرهایی مثل کرانه‌سار، اولین اقدامی که برای کاهش ترافیک انجام می‌دهید چیست؟

ما ابتدا سراغ داده می‌رویم. سه ماه اول پروژه فقط صرف شمارش خودرو، سرعت متوسط و ساعت‌های اوج می‌شود. بدون این عدد، هر تصمیمی حدسی است. وقتی داده آماده شد، می‌توانیم بگوییم کدام تقاطع واقعاً گلوگاه است و کدام فقط شلوغ به نظر می‌رسد.

بسیاری از شهروندان از طرح‌های ترافیکی ناراضی‌اند. چطور می‌توان مقاومت در برابر تغییر را کاهش داد؟

با شفاف‌سازی و مشارکت. اگر مردم نبینند چرا یک مسیر بسته شده یا یک خط اتوبوس اضافه شده، طبیعی است که فکر کنند فقط دردسر ساخته‌اند. ما در کرانه‌سار جلسات عمومی برگزار کردیم، نقشه‌ها را روی دیوار پهن کردیم و با رانندگان تاکسی و اتوبوس حرف زدیم. همین کار ساده بخش بزرگی از مقاومت‌ها را برداشت.

از فناوری‌های هوشمند چقدر دل‌خوش دارید؟

زیاد، به شرط آنکه ساده بمانند. دوربین‌های تشخیص پلاک خوب‌اند، اما اگر هر چراغ هزار دلار هزینه نگهداری سالانه داشته باشد، خیلی از شهرها توان ادامه کار را ندارند. ما ترجیح می‌دهیم با سنسورهای ارزان و الگوریتم‌های ساده شروع کنیم و فقط جایی که واقعاً لازم است پیچیده‌تر شویم.

پیام ما برای دانشجویانی که می‌خواهند وارد این حوزه شوند چیست؟

یاد بگیرند با داده کار کنند، نه فقط با نرم‌افزار. خیلی‌ها می‌خواهند مدل پیچیده بسازند، اما هنوز نمی‌دانند داده خام از کجا می‌آید و چطور باید تمیز شود. اگر این پایه را درست بسازید، بقیه راحت‌تر یاد می‌گیرید.

پیشرفت پروژه بزرگراه ارتباطی شرق و غرب با تأخیر مواجه شد

مدیرعامل شرکت راه‌سازان نوین: تأمین اعتبار و آزادسازی زمین‌ها مهم‌ترین موانع هستند

گزارش: فرهاد نیک‌پی

پروژه بزرگراه ارتباطی شرق و غرب که قرار بود تا پایان سال ۱۴۰۱ به بهره‌برداری برسد، با تأخیر حداقل ۱۸ ماهه مواجه شده است. این بزرگراه به طول ۴۲ کیلومتر، مسیر عبور خودروهای سنگین از بافت مرکزی شهر را کاهش می‌دهد و انتظار می‌رود روزانه بیش از ۶۵ هزار خودرو از آن استفاده کند.

مهندس رضا کاوه‌نژاد، مدیرعامل شرکت راه‌سازان نوین، روز سه‌شنبه در نشست خبری با اعلام این خبر گفت: «تا زمانی که اعتبار ریالی پروژه به‌صورت منظم و بدون وقفه پرداخت نشود، هیچ پیمانکاری نمی‌تواند با کیفیت و سرعت لازم کار کند. ما آماده‌ایم قول بدهیم، اما نمی‌خواهیم قولی بدهیم که نتوانیم به آن عمل کنیم.»

به گفته او، تاکنون تنها ۳۵ درصد از اعتبار مصوب پروژه تأمین شده است. همچنین ۱۲ کیلومتر از مسیر هنوز با مشکل تملک زمین روبه‌رو است. کاوه‌نژاد افزود که برخی از این زمین‌ها متعلق به باغ‌داران و کشاورزان منطقه است و فرایند توافق با آنان زمان‌بر بوده است.

در مقابل، فرهاد نیک‌پی، مدیرکل راه و شهرسازی استان، با اشاره به اینکه ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی ثبت شده است، گفت: «ما در بخش‌هایی که زمین آزاد است، عملیات را متوقف نکرده‌ایم. اگر پیمانکار بتواند از همین بخش‌ها کار را شروع کند، بخش بزرگی از عقب‌ماندگی جبران می‌شود.»

به گفته ناظران، یکی از راه‌های کاهش فشار بر محور مرکزی، ساخت دست‌کم دو پل عابر پیاده و یک تقاطع غیرهمسطح در ابتدای مسیر است. این طرح‌ها نیز در لایحه بودجه سال آینده دیده شده‌اند.

ادامه در صفحه ۶، ستون ۳

شهرداری نو به دنبال ساماندهی ۱۱ قطب اصلی شهر است

طرح جامع حمل‌ونقل پایدار شامل ۶ کریدور اتوبوس‌رانی و ۳ خط تراموا

گزارش: مهسا رادمنش

شهرداری نو روز سه‌شنبه طرح جامع حمل‌ونقل پایدار را با حضور مسئولان شهری و جمعی از کارشناسان رونمایی کرد. این طرح برای افق ۱۴۰۴ تدوین شده و هدف آن کاهش ترافیک، کوتاه‌کردن زمان سفر و کاهش آلودگی هوا در ۱۱ قطب اصلی شهر است. به گفته مسئولان، اجرای کامل طرح حدود ۱۲ همت هزینه دارد.

بر اساس این طرح، ۶ کریدور اتوبوس‌رانی ویژه ایجاد می‌شود که مجموع طول آن‌ها به ۸۴ کیلومتر می‌رسد. همچنین ۳ خط تراموا در مسیرهایی که امکان عبور اتوبوس کم است، پیش‌بینی شده است. شهردار نو گفت: «در بسیاری از نقاط شهر، اتوبوس‌ها در ترافیک گیر می‌کنند و عملاً کارایی خود را از دست می‌دهند. با جدا کردن مسیر آن‌ها، مسافر می‌داند که می‌تواند روی زمان حساب کند.»

در بخش دوچرخه‌سواری نیز ۱۵۰ کیلومتر مسیر ویژه تعریف شده است. مسئولان می‌گویند ۲۰ ایستگاه اشتراک دوچرخه و ۱۲ پارک سوار هم در نقاط پرتردد نصب می‌شود. با این حال، برخی از اعضای شورای شهر نسبت به منابع مالی طرح ابراز نگرانی کرده‌اند و خواستار ارائه جزئیات بیشتر درباره تأمین اعتبار شده‌اند.

ادامه در صفحه 6 ستون 3

پیشرفت ۳۵ درصدی در ساخت بزرگراه ارتباطی شرق و غرب

**پروژه ۴۲ کیلومتری با تأخیر ۱۸ ماهه روبه‌رو است