



مقایسه استفاده از اتوبوس و تاکسی در شهرکهای جدید سندج

فرزین فاروقی^۱

۱- استادیار گروه عمران، دانشکده مهندسی دانشگاه کردستان

f.faroooghi@uok.ac.ir

خلاصه

در دهه های گذشته، سندج بزرگترین شهر استان کردستان از رشد سریع اجتماعی و جغرافیایی برخوردار بوده، تعداد وسایل نقلیه و جابجایی روزانه افراد به شدت افزایش یافته و بخش عمده آن به کمک ترابری خصوصی و نیمه جمعی بوده و مشترکین محدودی برای حمل و نقلی عمومی وجود داشته و ضروری است با بهبودی سیستم های عمومی حمل و نقلی، فرهنگ استفاده از آن افزایش یابد. در این مطالعات سه شهرک انتخاب و بر اساس مدل تخمین سریع سفر شهری، درصد استفاده از وسایل نقلیه بر اساس زمان سفر، در آمد افراد و هزینه تعیین و با مقادیر درصد سفرهای واقعی آن مقایسه شده است. نتایج نشان می دهد که با توجه به این پارامترها، تمایل شهروندان به استفاده از تاکسی بین ۱/۵ تا ۴ برابر بیش از اتوبوس بوده و در موارد نادری، افزایش زمان انتظار و محدودیت تعداد تاکسی، تمایل استفاده از اتوبوس را نسبت به تاکسی افزایش داده است.

کلمات کلیدی: سفر شهری، تاکسی، اتوبوس، شهرک های جدید.

۱. مقدمه

در اواخر قرن نوزدهم و اوائل قرن بیستم با اختراع و ساخت گسترده وسایل حمل و نقل موتوری، تحولات شگرفی در زندگی بشری ایجاد شد به گونه ای که امروزه و پس از حدود یک قرن از آن، در جوامع پیشرفته گسترش نامحدود این سیستم های ترابری مشکلات عدیده ای از جمله آلودگی های صوتی و فسیلی، اتلاف وقت و کاهش شدید فعالیتهای بدنی افراد جامعه را بدنبال داشته است. در این کشورهای توسعه یافته به طور متوسط برای هر ۲ نفر از افراد جامعه ۱ وسیله نقلیه موجود است حال آنکه اگر افراد کمتر از ۱۸ سال و افراد کهن سال را که توانایی استفاده از وسایل نقلیه را ندارند از آمارها خارج کنیم تقریباً برای سایر افراد واجد شرایط جامعه یک خودرو اختصاص داده شده است. امروزه پیش بینی زمان سفرها، هزینه های آن و راحتی و آسایش استفاده کننده گان آن امری حیاتی و بنیادین بوده و دهها سال است این کشورها در برنامه ریزی های خود آن را دخالت داده اند [۱] و [۲]. در این راستا ویژگیهای فیزیکی و ساختار شهری و میزان دسترسی محلات به مرکز شهر و نقاط کلیدی آن، تعداد تقاطعات و میدانها و سطح درآمد افراد از پارامترهای مهم و تاثیر گذار بر آن بوده است [۳]، [۴] و [۵]. از طرفی استفاده زیاد از وسایل نقلیه خصوصی موجب افزایش شدید تعداد تصادفات و تلفات جاده ای شده و سلامت استفاده کنندگان و غیر استفاده کنندگان از آن را به خصوص در کشورهای در حال توسعه افزایش داده است [۶]. در ایران و تا کمتر از ۱۰ سال پیش، برای هر ۱۰۰۰ نفر کمتر از ۶۰ خودرو موجود بوده، لیکن با افزایش درآمد و کاهش نسبت قیمت خودروها به توانایی مالی افراد و با توجه به آمارهای موجود، در سال جاری برای همین تعداد افراد جامعه تعداد خودرو به بیش از ۱۶۰ عدد بالغ شده است و به نظر می رسد که این روند رشد وسایل نقلیه با سرعت بیشتری در حال افزایش بوده و خود می تواند متاثر از عوامل گوناگونی چون کاهش جمعیت افراد کمتر از ۱۸ سال جامعه و افزایش سطح زندگی افراد جامعه باشد. در این سالها، در جوامع پیشرفته همواره سعی بر آن شده تا همزمان با توسعه وسایل خصوصی حمل و نقلی، ترابری عمومی و وسایل حمل و نقل سبز مانند دوچرخه و زیر ساخت های آن و تمایل افراد جامعه را به استفاده از آنها افزایش دهند و در این راستا به موفقیتهای چشمگیری دست یافته اند [۷]، [۸]. در کشور ما به نظر نمی رسد که سمت و سوی فرهنگی جامعه و خواست افراد آن در جهت تقلیل و کاهش استفاده از سیستم های موتوری خصوصی بوده و یا تعداد محدودی از افراد جامعه خود را با شرایط مورد نظر هماهنگ نموده. در دهه های گذشته، سندج بزرگترین شهر استان کردستان، مشابه سایر مناطق مسکونی کشور، از روند رو به رشد اجتماعی و جغرافیایی سریعی برخوردار بوده و می توان گفت از جمله مناطق با سرعت توسعه یافتگی خیلی بالا است. همراه با این وضعیت توسعه، بالا رفتن سطح زندگی و

^۱ مدرس دانشگاه کردستان