

عبور مرور در مناطق شهری کابل

سیستم حمل نقل و ترانسپورت برای فعالیت و عملکرد موثر در مناطق شهری

این مقاله سیستم حمل نقل و رفت و آمد را در مناطق شهری شهرهای افغانستان مورد بحث و تحقیق قرار میدهد. و هم چنان اطلاعات و ارقام ابتدایی سروی ترافیکی در مناطق اطراف شهر کابل ارائه میدهد، که نشان دهنده حجم بزرگ ورود و خروج ترافیک از شهر کابل، بویژه به ولایات شمال کاپیسا و پروان، میباشد. به اساس همین ارقام این ورق مقاله پیشنهادات و سفارشات را برای بهبود وضعیت سیستم حمل نقل و ترانسپورت برای دهه آینده بگونه بخش از پروگرام اولویتهای ملی شهری (U-NPP) ارائه میدهد.

صفحه مباحثه شماره ۶، سلسله دهم، مارچ ۲۰۱۶

عبور و مرور در مناطق شهری: بیشتر در سرکهای داخل شهر

صفحه مباحثه یک از این سلسله در مورد معقولیت و وسعت (مناطق شهری) افغانستان بحث نمود که در مورد اهمیت ارتباطات شهرهای بزرگ با مناطق اطراف شهری توضیح نمود^۱. در حقیقت وضعیت فعالیت های مناطق شهری افغانستان به اساس سیستم ترانسپورتی و حمل نقل استوار میباشد: عبور و مرور مردم، اجناس، و تولیدات روزانه، ماهانه، سالانه که بصورت اشکار نشان دهنده ارتباطات شهرهای افغانستان با مناطق نواحی شهری میباشد.

این امر بیشتر در کابل صدق کرده و شواهد ابتدایی نشان میدهد که مردم که همه روز به مرکز ولایات همجوار رفت و آمد مینمایند. تولیدات زراعتی در وسایط بزرگ به بازارهای عمده فروشی انتقال میابد. باشندگان دهات جهت اشتراک در مکاتب و پوهنتونها، دست رسی به خدمات بهتر صحنی به شهرها میابند. باشندگان شهری برای تفریح، بازدید از دوستان و اعضای خانواده در روزهای رخصتی به ولایت های همجوار سفر مینمایند.

حجم و مقدار طبیعی این رفت و آمد چه است؟ جلاتماب رئیس جمهور اشرف غنی و حکومت وحدت ملی دیدگاه اشکار و واضح دارد که میخواهد کابل را

به ولایات^۲ همجوار وصل سازد، تا رشدانکشاف اقتصادی را بهبود بخشد، مگر اینکه این دیدگاه را چگونه به حقیقت مبدل ساخت، در مورد اطلاعات وجود ندارد و هدف این ورق پر کردن این خلا ها بوده.

این اشکار است که هدف نهایی ترانسپورت شهری افزایش دست رسی و تقویت به مقاصد رسید به فاصلها، فعالیتها، اجناس و خدمات، - در ناحیه ها، در تمام شهر و بصورت کلی به مقیاس مختلف در تمام مناطق شهری میباشد^۳.

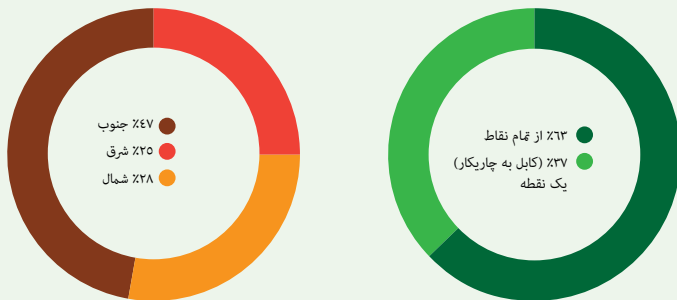
فرا تراز شهر

از ۲۸ فبروری تا ۵ مارچ ۲۰۱۶، یک سروی از جریان ترافیک مناطق شهر کابل برای یک هفته صورت گرفت^۴. در ۱۱ نقطه مناطق شهر کابل تمام ترافیک از شش صبح تا هفت شام توسط یک تیم ۸۰ نفری سروی کننده گان محاسبه گردیده (ارقام را در صفحه مقابل مشاهده نمایید) علاوه بر آن، دو نقطه در شهر جلال هم اباد شامل گردید، تا در مورد رفت و آمد کابل، جلال اباد و تورخم نیز اطلاعات جمع آوری گردد. نتایج اطلاعات بسیار قابل اعتماد و جدیدترین مجموع اطلاعات در منطقه در مورد تعداد رفت و آمد میباشد^۵. این مقاله هفت یافته های عمده از سروی را ارائه میدهد.

۱. بیشتر رفت آمد از و به سمت شمال سرک چاریکار

نزدیک به ۴۷ درصد ترافیک که از شهر کابل خارج و داخل میگردد به طرف و یا از طرف شمال میباشد. جنوب و شرق، هریکی آن نزدیک به ۲۵ فیصد میرسد (در حدود ۲۸ فیصد و ۲۵ فیصد). سرک از کابل (A۶۷) به چاریکار به بیشتر از یک بر سه (۳۷٪) ترافیک که از شهر کابل خارج و یا داخل میگردد، در همین هفته تشکیل میداد.

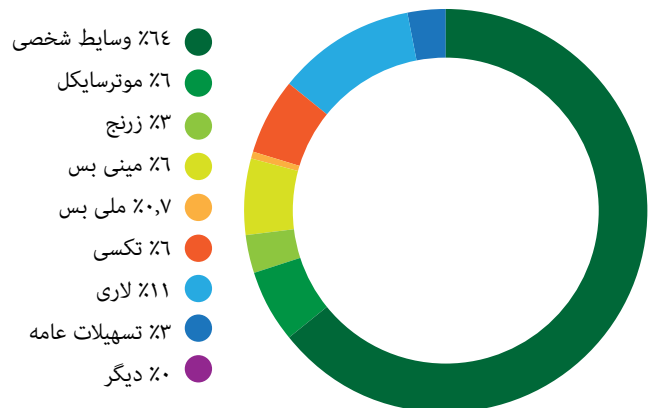
این امر نشان دهنده ارتباط عملکردی کابل به ولایت شمال پروان و کاپیسا میباشد.



۲. مودل های مختلف ترانسپورتی موجود بوده ، مگر عراده جات شخصی بیشتر میباشد

بصورت اوسط بیش از دو بر سه (۷۴٪) عراده جات را موتر های شخصی تشکیل میداد، که به تعقیب آن عراده جات بزرگ (۱۱٪) و ۶٪ را تکسی و منی بس ها (مانند تیوتا هایس) و موترسایکل ها^۶ تشکیل میداد. در نقشه در کنار دیده میشود که در نقاط مختلف مودل های ترانسپورتی با هم زیاد متفاوت میباشد. بگونه مثال هشتاد درصد عراده جات در نقطه یک، شخصی بوده، و در نقطه چهار تنها چهل و شش درصد شخصی بود. در تمام نقاط شهر ترانسپورت عامه با منی بس ها حایز اهمیت محدود بود.

این دیاگرام تعداد عراده جات شخصی منحصی وسیله انتقالی در جریان روز نشان میدهد، همچنان در ۱۳ نقطه نوعیت شان نیز متفاوت بوده که نشان دهنده وضعیت و فعالیت آنها میباشد.



^۱GoIRA (2016) Breaking the Rural-Urban Divide. Discussion Paper #1, January 2016. GoIRA: Kabul

^۲GoIRA (2015) Realizing Self-Reliance. GoIRA: Nov 2015.

^۳UN-Habitat (2013) Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013

As part of the Future of Afghan Cities Programme (FoAC), with lead technical assistance by

^۴As part of the Future of Afghan Cities Programme (FoAC), with lead technical assistance by UN-Habitat.

^۵The main limitations of this study are acknowledged: a) it was undertaken in winter thus traffic volumes are likely lower than in summer; b) ending the survey at 07:00 pm each day (for security reasons) which means not all traffic is counted so can be considered an under-representation of actual total traffic of the 24 hour, 7 day period; c) ideally the traffic counting should be combined with an Origin-Destination survey to understand where do people come from and go to, and why – to understand the mobility patterns and reasons in the metropolitan area.



۳: تعداد افراد قابل ملاحظه که به ساحات اطراف و مناطق شهرها میروند

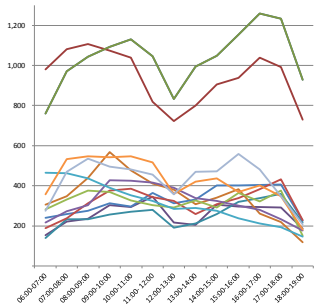
بافتراض سه نفر در یک عراده کوچک، هشت نفر در منی بس بیست نفر در بس (ملی بس) و تعداد مردم که به شهر کابل داخل و خارج میشود، بیشتر قابل ملاحظه میباشد. بیشتر از ۸۲,۰۰۰ سفر هر روز از نقطه یک صورت گرفته که به تعقیب آن نزدیک به ۲۸,۰۰۰ در نقطه ده در شهر اتفاق و ۳۰,۰۰۰ در نقطه سه، پل چرخي صورت گرفته است.

بصورت کلی، این تایید کننده بافت د رفت و آمد قابل ملاحظه به و از شهر کابل بویژه در سه مسیر اساسی میباشد.

۴: رفت و آمد روزانه از و به طرف ساحات نیمه شهری

طوریکه مشاهده میشود، راهای کلیدی طولانی مانند شاهراه کابل جلال اباد، جریان ترافیک بعد از ساعت ده قبل از ظهر بصورت ثابت کاهش میابد، و به عین شکل در تمام شاهراه ها بعد از شش شام کاهش میابد، ممکن که از اثر غروب آفتاب و شرایط نامناسب امنیتی باشد این امر نشاندهنده آن است که مسافری و راننده ها میخواهند که قبل از تاریک شدن به مقاصد شان برسند. همچنان موضوع قابل یادداشت این است که وقفه نان چاشت که در چاریکار (نقطه یک) و میدان شهر (نقطه ده)، حجم ترافیک بین ۱۱ قبل از ظهر تا ساعت یک بعد از ظهر کاهش میابد.

این یافته سیستم رفت و آمد روزانه را از ساحات نیمه شهری در مسیر و شاهراه های کلیدی در سمت شمال و جنوب کمک مینماید و هم چنان ساعات پر ازدحام در جریان صبح و شام نشان میدهد. شاهراه های کلیدی شمال و جنوب که از ساحات نیمه شهری به شهر رفت و آمد مینماید از طرف صبح و بعد از ظهر میباشد.



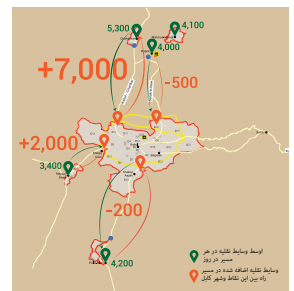
۵: مغلق ترین بافت ها و شبکه های عبور و مرور در جریان هفته

بافت های رفت و آمد در شش نقطه کابل در هفته یافته جالب را نشان میدهد. اول، نقطه شمال به روزهای جمعه و شنبه ترافیک بیشتر دارد (بصورت اوسط بیست فیصد بیشتر از روزهای هفته)، برعکس در جنوب روزهای هفته بیشتر مصروف میباشد، بخصوص در جنوب غرب (شهرک اتفاق). به طرف شرق، یافته های قابل تذکر این است که روز یکشنبه حجم ترافیک بلند میباشد: بیست و دو فیصد بیشتر از اوسط روزانه میشود. همچنان جالب این است که روز پنجشنبه و جمعه حجم ترافیک بلند تر از اوسط میباشد. روز های شنبه/پنج شنبه و جمعه نشان دهنده شواهد رفت آمد هفته وار در میان مناطق شهری کابل و جلالآباد میباشد.

سه حوزه مناطق شهری کابل دارای حجم متفاوت ازدحام ترافیکی در جریان هفته دارد: ازدحام ترافیکی بیشتر در روز رخصتی به سمت شمال، ازدحام ترافیکی بیشتر در روزهای هفته در سمت جنوب و رفت آمد هفته وار در سمت شرق.

۶: رفت آمد در داخل مناطق شهری، نه از طریق ترافیک

یافته ها نشان میدهد که حجم قابل ملاحظه ترافیک در داخل شهر کابل و مناطق اطراف آن، برعکس آن مسیر حرکت ترافیک که از مناطق اطراف شهری به طرف ولایات میباشد. بگونه مثال سرک کابل چهاریکار، به طور اوسط ۵,۳۰۰ عراده از نقطه دوازده هر روز عبور میکند، از مسیر چاریکار به طرف کابل، در حالیکه ۱۲,۳۰۰ عراده در نقطه کابل عبور میکند. این امر نشاندهنده این است که روزانه به طور اوسط هفت هزار عراده جات از ساحات مختلف داخل میشود. افزایش متناسب و مشابه در جنوب غرب، بین میدان وردک و شهرک اتفاق میباشد، در حالیکه در سرکهای دیگر کمتر میباشد این امر عملکرد رفت و آمد را بین مناطق شهری و شهر کابل نشان میدهد که باعث ازدحام ترافیکی بیشتر می شود.



۷: از سال ۲۰۰۹ به بعد ترافیک شهر کابل دو چند شده است

نظر به مقایسه مطالعه ماستر پلان جیکا جاپان از سال ۲۰۰۹، حجم ترافیک دو چند به نظر میرسد. در موقعیت نقطه یک، نقطه چهار، کارته نو، بتخاک، حجم ترافیک بیست چند بیشتر شده است، ممکن این حالت از اثر بهتر شدن سرک (A1) و شهرنشینی سریع در آن محل باشد. مودل های ترافیکی هم تغییر نموده است، که در تعداد عراده جات شخصی افزایش پیمان آمده است، که در سال ۲۰۰۹، ۴۸ فیصد بود و در ۲۰۱۶ به ۶۴ فیصد ارتقا نموده است، و تعداد عراده جات بزرگ کاهش یافته است (از ۱۹.۶ به ۱۱ فیصد) و تکسی (از ۱۳.۹ به شش فیصد) تقلیل یافته است.

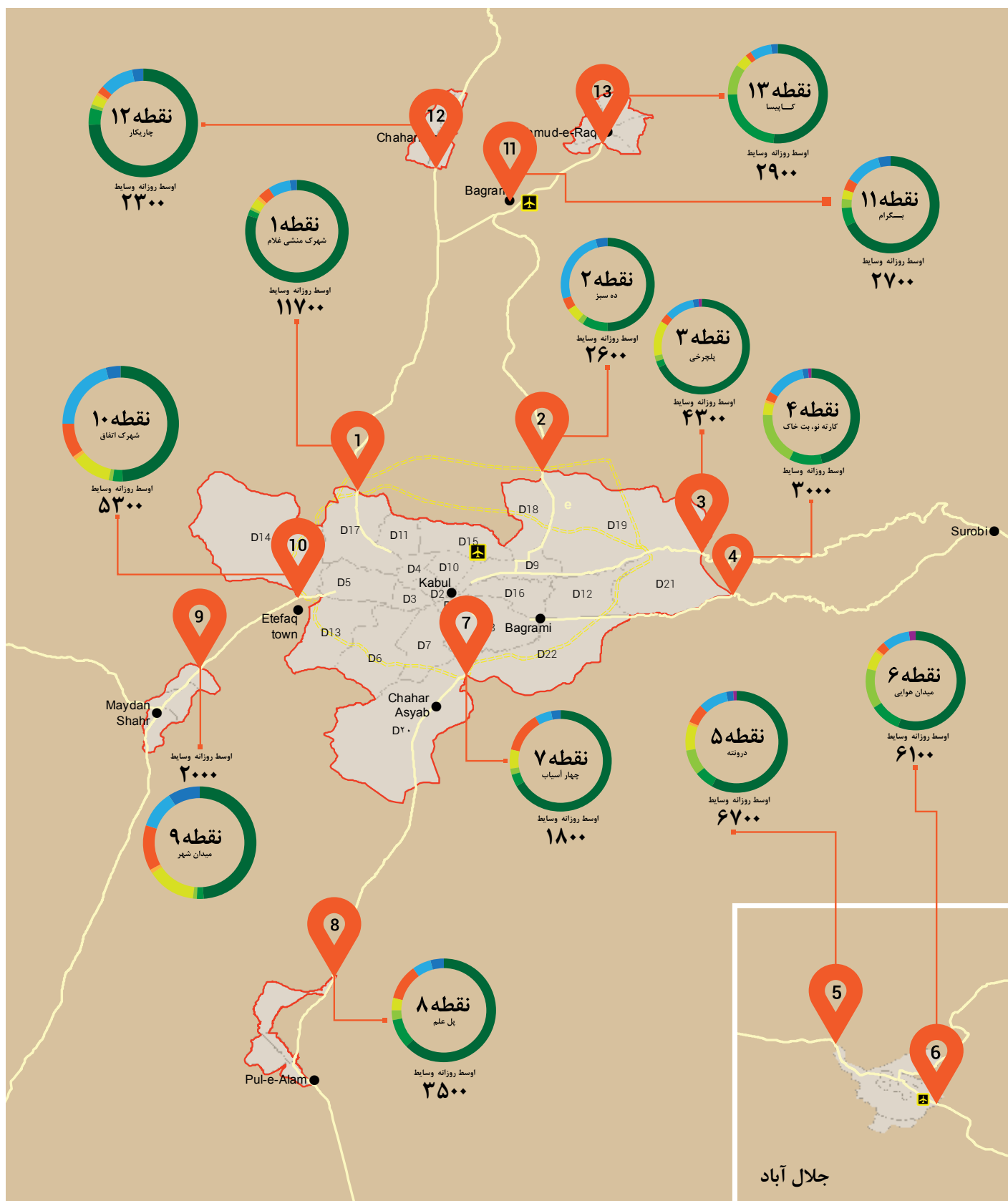
این امر تایید کننده آن است که ترانسپور شهری باید مهم ارزیابی شود. اگر در هفت سال آینده حجم ترافیک دو چند گردد، مانع بزرگ برای رفت آمد و حرکت شهری خواهد گردید.



⁶Whilst noting that the figures for trucks is low given that a high number of trucks travel during the night between 8:00pm till 6:00am as Kabul traffic only allows transit and big trucks to enter and cross city during the night.

⁷This Tool can assist this task: UN-Habitat, ITDP and Clean Air Asia (2013) The Tool for the Rapid Assessment of Urban Mobility in Cities with Data Scarcity (TRAM)

دیگر تسهیلات عامه لاری تکسی ملی بس مینی بس زرنج موتورسایکل وسایط شخصی



فرا تر از خط سرحدی : مناطق اطراف شهری کابل

یافته ها اهمیت ساحه وسیع مناطق شهری کابل را تایید مینماید، که دارای روابط عظیم اقتصادی و اجتماعی میباشد. این امر انعکاس دهنده تجارب از کشورهای دیگر بوده و نشان میدهد که سیستم ترانسپورتی یا حمل نقل شهری نقش کلیدی و عمده در بهبود و رفاه شهری دارا میباشد.

هم چنان یافته ها نشان میدهد که ارتباط و تبادل قابل ملاحظه در سرک شمال کابل بین کابل-چاریکار وجود دارد. این ساحه را میتوان که منحن نواحی بیرونی شهرکابل دانست. چنین احتمال دارد که این ساحه تحت فشار بزرگ شهرگرای باشد، و در دهه آینده این فشار ادامه خواهد داشت، فلذا، به تحلیل بیشتر نیاز دارد، بویژه در وضعیت تحلیل شاروایی های ولایتی و ولسوالی در مسیر شاهراه (چاریکار، جبل السراج، شکرده، و قره باغ، صفحه دوهم را مشاهده نمائید) و پلان گذاری سیستم حمل و نقل یک امر حتمی بوده تا سرک ها و دهلیزی های غیر پلانی و پلان ناشده و حلقه انکشافی منطقه رابه سلسله کمر بند های انکشافی و پلانی میدل ساخت. با فراهم نمودن خدمات ترانسپورتی تا نیازهای ترانسپورت عامه در آن تکافو گردد.

پروگرام اولویت های ملی شهری

در آینده باید سیستم ترانسپورتی و حمل نقل شهری بصورت واضح و اشکار شامل پروگرام اولویت ملی شهری تحت ستون سوم شامل گردد. (اقتصاد و زیربنای شهری)

ساحات عمده و کلیدی که پروگرام اولویت های ملی شهری در آن میتواند شامل باشد قرار ذیل میباشد:

۱) گزینه های ترانسپورت عامه و شهری، در داخل شهر و هم چنان در مناطق اطراف شهر باید تقویه گردد. این امر به سرمایه گذاری وسیع در ترانسپورت مغلق شهری نیاز ندارد. ولی نیاز به این است که هر شهر و ساحه شهری باید ستراژی و پلان سیستم حمل نقل و ترانسپورتی داشته باشد پلان که فزاتر از هموار کاری سرک ها باشد. اولویت باید به پلان گذاری سیستم حمل و نقل

مسیر های آینده :

داده شود تا دسترسی خوبتر به شهرها فراهم گردد و نیازمندی به عراده جات شخصی کاهش یابد، و وضعیت سیستم حمل نقل از طریق ترانسپورت عامه بهبود داده شود.

۲) بخش از استراتژی و پلان باید برای سرمایه گذاری در فضای عامه درنقاط کلیدی ارتباطی و سیستم حمل نقل اختصاص داده شود. مردم علاقمند اند که ترانسپورت عامه را استفاده نمایند، در صورتیکه آنها بصورت مصون انتظار نموده بتوانند، و از بارش، گردوخاک، شمال سرد مصون باشند در ایستگاه های که بصورت درست ساخته و مدیریت شود، جایکه تمام عراده جات بشکل معمول در آن توقف نمایند، مسافرین آنرا بیشتر مورد استفاده قرار خواهد داد. بازسازی این نقاط ارتباطی به فعالیت های سکتور خصوصی مفید خواهد بود و به آنها زمینه را مهیا خواهد نمود که وظایف و فعالیت های را بگونه قانونی انجام دهد.

۳) مشکلات امنیتی در سیستم حمل نقل شهری باید حل گردد. بصورت کلی حل مشکلات امنیتی در شاهراه ها زمینه ترانسپورت و کاهش ازدحام قبل از غروب را کمک خواهد نمود. مهمتر از آن، چیک پوست های که سبب توقف عراده جات میگردد، نیاز به پلان گذاری و سازماندهی خوبتر از نظر فضای جغرافیای شهری دارد.

۴) تقویت بخشیدن سیستم ترانسپورتی و حمل نقل برای زنان، دختران، جوانان، افراد معلول و محسن در تمام جهان ترانسپورت عامه و مشترک عنصر کلیدی جهت توانمندسازی اقتصادی و تعلیمی زنان، دختران و جوانان میباشد. شهرها مانند دوبی، تکی های گلابی دارند که زنان برای زنان راننده گی میکنند و همچنان مسیر های انتفالی مانند مترو ها تنها برای زنان، که همه این ابتکارات نشان میدهد که نیاز های مختلف در شهرهای بزرگ برای دسترسی گزینه های بهتر در بخش پلان گذاری در سیستم حمل نقل و عرضه تسهیلات موثر میباشد.

۵) انکشاف دادن پالیسی سیستم ترانزیتی و باربری شهری جهت متوازن و متظمن ساختن در یک سیستم موثر که باعث از بین بردن موانع بیرونی، مانند ازدحام ترافیکی، افزایش ناپاکی هوا، سروصدا و حادثات در آینده میشود.

- روی دست گرفتن اقدامات برای استفاده یکپارچگی اراضی و پلان گذاری سیستم ترانسپورتی در تمام مناطق شهری در رشد سریع شهری کابل بزرگ، که دربر گیرنده سرک پیشنهادی حلقوی میباشد.
- در مناطق شهری کابل نیاز به سرمایه گذاری قابل ملاحظه برای زیربنای ترانسپورت شهری میباشد.. شاروایی و مسئولین ولایتی باید مطمین باشند که چنین سرمایه گذاری، که بیشترین نیاز است در محلات صورت گیرد چنانچه آنها یک مقدار زمین را در کلان شهر ها جهت انکشاف اقتصادی اختصاص داده میتوانند.
- تقویت بخشیدن ماموریت شاروایی ها در مدیریت ترافیک و هماهنگی با ترانسپورت، امنیت و مسئولین ترافیک جهت مدیریت شهرها برای کاهش دادن ازدحام ترافیکی در شهرها.
- استفاده چنین اطلاعات و ارقام برای مدیریت بهتر و درست ترافیک. شهر کابل مشکل ترافیکی ندارد، مشکل اساسی در بخش مدیریت ترافیک میباشد. بگونه مثال، به روزهای یکشنبه بیشتر آمرین را در مسیر سرک کابل جلال اباد توظیف نماید، زیرا در این مسیر در همان روز ۲۰ فیصد ترافیک بیشتر میباشد.