

ترافیک

علل:

نبود وسائل نقلیه عمومی

سفرهای بی مورد شهری

راهکارها:

گسترش هر چه بیشتر وسائل نقلیه عمومی (مترو که متأسفانه به علت هزینه بر بودن به سادگی قابل

گسترش نیست، اما حداقل می توان ناوگان اتوبوس رانی را تجهیز کرد

کاستن از سفرهای درون شهری با گسترش استفاده از فناوری اطلاعات. البته این در صورتی محقق

خواهد شد که دولت ما به سمت الکترونیکی شدن پیش برود و بخش خصوصی نیز همپای دولت از

این مساله استقبال کند، تا شهروندان برای هر کاری که به سادگی از طریق چند دقیقه آنلاین شدن

می توانند آن را انجام دهند، ساعت ها وقت و انرژی خود را برای رفتن به نقطه ای از شهر هدر ندهند

ترافیک، خود منشا بسیاری از معضلات کنونی شهر همچون آلودگی های محیطی و صوتی و بالا

رفتن استهلاک وسائل نقلیه و معابر می باشد

در پاسخ به راهکارهای ارائه شده توسط ژورنالیست:

حل مشکل ترافیک تهران فقط و فقط با گسترش مترو امکان پذیر است.

اینکه توسعه مترو هزینه بر است و در نتیجه باید وسایل نقلیه عمومی زیاد شود دارای چند اشکال

اساسی است که ذیلا توضیح میدهم:

۱- اصولا هر طرحی را بر اساس مطالعات فنی و مهندسی و محاسبات هزینه و فایده ارزیابی میکنند و

نه بر اساس آسان و مشکل بودن آن. چنانچه واردات ۴ میلیارد دلاری بنزین و توزیع یارانه ای آن را

در محاسبات منظور کنیم و همینطور فواید دیگر طرح گسترش مترو را آنوقت بهتر میشود نتیجه گیری

کرد که کدام راهکار بهتر است.

۲- افزایش اتوبوس های شهری در شرایط فعلی با این حجم اتومبیل های شخصی متوسط سرعت

حرکت اتوبوس ها را از انچیزی که هست نیز کمتر خواهد کرد و این یعنی هدر دادن وقت و افزایش

عصبیت مردم.

۳- کشور ما که این همه پیشرفت کرده البته فقط در زمینه غنی سازی انرژی هسته ای که معلوم نیست

در صورت موفقیت آن هر کیلو وات برق تولیدی آن برای مردم چقدر در می آید از این همه علم و

دانش کمی هم برای حل مشکلات ملموس مردم همچون ترافیک ، بیکاری ، فقر و ... استفاده نماید

بهتر تر است

آلودگی ترافیک

منظور از آلودگی ترافیک لطمات و خساراتی است که ترافیک وسایل نقلیه بخصوص در شهرها و

مناطق شهری ، بر پیکر محیط زیست و موجودات زنده وارد میسازد.

آلودگی ترافیکی در چهار دسته قابل بررسی است:

آلودگی هوا:

آلودگی هوا آلودگی هوای ناشی از وسایل نقلیه موتوری، سهم زیادی از آلودگی ترافیک شهری را تشکیل میدهد. که در شهر تهران عمده آلودگی هوا ناشی از تردد وسایل نقلیه است.

ترافیک جاده ای علاوه بر ایجاد آلودگی هوا در سطح یک منطقه باعث افزایش آلوده سازی هوا در سطح جهانی میشود. دود ناشی از تحرک اتومبیلهایی که سیستم موتور آنها از نوع احتراقی داخلی

است شامل شیمیایی متعددی است. مهمترین آنها که در زمره آلاینده های محلی طبقه بندی میشوند

میتوان از عناصر زیر نام برد:

مناوکسید کربن: CO

مناوکسید کربن یک گاز بیرنگ و بدون بو است که میتواند اثرات زیان آور جدی بر سلامتی انسان

داشته باشد. اثر مسموم کنندگی این گاز به حدی است که بسهولت با هموگلوبین خون در مقایسه با

اکسیژن ترکیب میشود.

دی اکسید ازت NO₂:

این گاز به رنگ قرمز - قهوه ای با بوی زننده است که میتواند به بروز ناراحتی های تنفسی منجر

گردد. کودکان و مبتلایان به ناراحتی های تنفسی، بیشتر در معرض آسیب پذیری هستند. گرد و غباری

که در سطح راه وجود دارد، به خودی خود، در بروز سرطان تاثیر زیادی ندارد، ولی هنگامیکه با مواد

خروجی از اگزوز ترکیب میشود، این احتمال افزایش میابد. لاستیک های یخ شکن، میزان غبار آغشته

به خروجی های اگزوز را ۵ الی ۶ مرتبه افزایش میدهد.

آلودگی شنیداری:

منظور از آلودگی شنیداری، آلودگی ناشی از سروصدا میباشد. به طور کلی، صدای یک صوت ناخوشایند تلقی کرده اند.

بوق اتومبیل، صدای حرکت اتومبیل در بزرگراه، صدای هواپیما و صدای حرکت قطار نمونه ای از صدای ناشی از ترافیک میباشد. واحد اندازه گیری شدت صدا دسی بل (A) db میباشد. کارشناسان معتقدند که حداکثر شدت قابل برای گوش انسان ۶۵ دسی بل است.

آلودگی دیداری:

در بافت ترافیک مقصود از اصطلاح آلودگی دیداری عموماً یک تاثیر عینی نامطلوب است که ناشی از حضور وسایل نقلیه میباشد. اتومبیل و راه به خودی خود آلاینده دیداری محسوب نمیشوند ولی در شرایطی که مجموعه وسایل نقلیه و راهها به عنوان صحنه یا منظره، با معیارهای بیننده ادغام میشود و قضاوت وی را در قالب یک تاثیر نامطلوب شکل میبخشد، به آن آلودگی اطلاق می شود.

موانع:

منظور از موانع مجموعه‌های از عوامل است که بر تجربه افراد در رابطه با راهها و ترافیک تاثیر میگذارد و سبب نگرش آنها نسبت به راه و ترافیک به صورت مانع تلقی گردد.

مثال:

در شرایطی که یک راه حجم ترافیک بالایی را از خود عبور میدهد و یا هنگامی که وضعیت ترافیک پیچیده است، برای تعدادی از مردم مشکل است که پیاده جابجا شوند، این امر به عنوان یک مانع

شناخته میشود.

جهت بهبود کیفیت هوا و کاهش میزان آلایندهای ناشی از سیستم حمل و نقل موارد ذیل پیشنهاد

میگردد:

۱- گسترش حمل و نقل ریلی

۲- بهبود وضعیت فنی شبکه و ناوگان ترابری

۳- حذف سفرهای زاید از طریق رشد فرهنگ عمومی و تبلیغات رسانه های گروهی

۴- استفاده از استانداردهای جدید

۵- جایگزین کردن انرژیهای پاک در حمل و نقل نظیر پیل سوختی و گاز طبیعی و انرژیهای تجدید

شونده.

نکته:

تاکید بر این نکته ضروری است که اقدام در جهت کاهش ضایعات ترافیک مربوط به تندرستی انسان

و موجودات زنده از آنچنان اهمیتی برخوردار است که تحقیقات گوناگونی در کشورهای پیشرفته در

این زمینه در جریان است.

ترافیک و آلودگی هوا از عوامل بروز مشکلات روانی است

رئیس انجمن روانپزشکان ایران گفت: مشکلات روانی نظیر استرس های مداوم موجب زخم معده و

سکته قلبی شده و زمینه بیماری های جسمی را فراهم می کند.

دکتر احمد جلیلی در گفتگو با خبرنگار اجتماعی خبرگزاری مهر، افزود: فعالیت های جسمی و روانی کاملاً به هم پیوسته است بنابراین فعالیت های طبیعی و فیزیولوژیک که هم بیماری ها به مسائل روانی نیز مربوط می شود.

وی با بیان اینکه جسم و روان نمی تواند از یکدیگر جدا در نظر گرفته شود چون مسائل روانی ناشی از فعالیت مغز انسان می شود، گفت: بهداشت روانی به بهداشت جسمانی نیز مربوط می شود به گونه ای که بهداشت قلب، کلیه و گوارش است.

رئیس انجمن روانپزشکان ایران گفت: بیماری های جسمی نیز بر روح و روان افراد تاثیر نامطلوب می گذارد که نمونه آشکار و ساده آن زمانی است که فرد دچار تب می شود که در این صورت ممکن است هذیان بگوید.

وی با اشاره به اینکه افسردگی، کم حوصلگی و کج خلقی ناشی از مشکلات روانی است، گفت: بیماری های جسمی و روانی قابل تفکیک نیست. بنابراین در صورتی که سطح بهداشت عمومی و روانی افزایش یابد، میزان بیماری های روانی کاهش می یابد.

جلیلی تصریح کرد: وضعیت اجتماعی و اقتصادی افراد در بروز بیماری های روانی بسیار موثر است به گونه ای روابط افراد با یکدیگر و مشکلات موجود در شهر نظیر وجود ترافیک، آلودگی هوا می تواند باعث بروز مشکلات روانی شود.

وی با اشاره به اینکه شرایط محیطی و امکانات مناسب محیط زیست در بهداشت روانی افراد موثر است، تصریح کرد: وجود مشکلاتی نظیر ترافیک علاوه بر خسارت های جانی و مالی می تواند بر فعالیت های روانی افراد هم تاثیر بگذارد بنابراین در بهداشت روان جامعه اثر گذار است.

رئیس انجمن روانپزشکان ایران افزود: در صورتی که مشکلاتی نظیر ترافیک در جامعه رفع شود، ضمن پیشگیری از بسیاری آسیب های جسمی، در وضعیت بهداشت روانی مردم آن منطقه بسیار موثر خواهد بود.

جلیلی افزود: شیوع بیماری های عفونی و مرگ و میرهای ناشی از آن در جامعه ای باعث ایجاد نگرانی و استرس در آن جامعه شده و این عوامل بر روان افراد جامعه تاثیر نامطلوب می گذارد چون در این صورت مغز انسان، درگیر این نگرانی ها شده و منجر به ایجاد اختلال در فعالیت های مغزی موثر بر کارایی اعضای بدن، می شود بنابراین زمینه بیماریهای جسمی را فراهم می کند.

برنامه ریزی محیط زیست برای بهبود کیفیت محیط زیست شهری

توان پایداری محیط زیست شهری برای قدرت مقابله با تغییرات چقدر است؟ اصولاً ظرفیت زیستی در شهرها چقدر است؟ آیا طبیعت می تواند با این سرعت تخریب و تحولاتی را که شهرها بر محیط خود تحمیل می کنند بازسازی کند؟ اینها سوالاتی هستند که ظرفیت برد یک شهر را برای بهبود کیفیت محیط زیست خود تعیین می نمایند. شهرها معمولاً در مناطقی خوش آب و هوا با منابع آبی

متناسب ، خاک مناسب برای پالایش پساب و پسماندها (به همین دلیل فضای سبز و درختکاری رواج دارد) و در دشت ها یا دامنه کوهها پایه ریزی شده و توسعه می یابند و در واقع قسمتی از طبیعت که ظرفیت برد نسبتاً بالایی دارد برای استقرار و توسعه شهر در نظر گرفته می شود اما بعد از طی یک دوره ۵۰ ساله از استقرار یک شهر در طبیعت چه بلائی بر سر طبیعت می آید؟

هوای آلوده ناشی از منابع ثابت و متحرک ، آلودگی منابع آبهای زیر زمینی در اثر نشت پساب های خانگی و کارخانجات ، آلودگی صنعتی و صوتی ناشی از اتومبیلها ، هواپیما و تحرک و کار صنایع در شهر و در مجموع آلودگی های زیست محیطی از مهمترین تولیدات یک شهر هستند که بشدت توان پایداری یک شهر را کاهش میدهند بنحوی که کیفیت محیط زیست به پائین ترین درجه خود رسیده و همه شاخص های پایداری دگرگون خواهند شد .

برنامه ریزی محیط زیست برای بهبود کیفیت محیط زیست در شهرها بایستی در اولویت کار مدیریت شهری قرار گیرد .

در صورتیکه برنامه ریزی شهری بدون دخالت فاکتورهای زیست محیطی صورت گیرد همان خواهد شد که اکنون دامنگیر اکثر شهرهای ماست . در نظر گرفتن شکل شهر ، توسعه آبی ، تقسیم کاربریها ، برنامه ریزی حمل و نقل و دیگر امروزه انسان شهر نشین را که محور همه فعالیتهاست کفایت نمی کند . و در صورتیکه برنامه ریزی محیط زیست در راس برنامه ریزی های یک شهر نباشد نزول کیفیت محیط زیست را در پی خواهد داشت .

اگر چه در ابتدای تشکیل و استقرار یک شهر برنامه آمایش سرزمین و با در نظر گرفتن تمام فاکتور های زیست محیطی صورت می گیرد اما باید اذعان کرد که برنامه ریزی یک فرایند دائمی است و بنابر این حتی بعد از استقرار یک شهر برنامه ریزی محیط زیست به همراه مدیریت محیط زیست شهری می تواند به بهبود کیفیت محیط زیست شهری بیانجامد. در این برنامه ریزی و مدیریت پایش اساسی از فاکتورهای اقلیمی، خاک، تا حتی فیزیولوژیکی و اثرات محیط زیست بر انسان اندازه گیری و با شاخص های کیفیت مقایسه می گردد.

بنابراین برنامه ریزی محیط زیست چون به ظرفیت برد توجه دارد ضامن سلامتی محیط زیست در شهرهاست و در هر مقطعی که انحرافی از این برنامه ریزی بوجود آید مدیریت محیط زیست شهری آنرا در این چارچوب قرار خواهد داد.