

رفت و آمد

Commute

معنی لغوی «رفت و آمد» به سفرهای منظم افراد از اقامتگاه تا محل فعالیت و بالعکس اشاره می‌کند. به‌طور کلی حمل و نقل شهری، رفت و آمدکنندگان را مورد توجه قرار می‌دهد، چرا که شهرها را به‌عنوان مکانی در نظر می‌گیرد که شهروندان با الگوهای ترافیکی پیچیده مرتبط با رفت و آمد جهت انجام فعالیت‌های اقتصادی، تفریحی و فرهنگی با یکدیگر در حال تعامل هستند (Rodrigue, 2009).

استدلال شیوه انتخاب سفرهای رفت و آمدی افراد جامعه، کلید اصلی درک مشکلات و مسائل حمل و نقل شهری و ارائه راه‌حل‌های بالقوه است. عملکرد سیستم حمل و نقل شهری به تصمیم‌گیری میلیون‌ها مسافر از منظر پاسخ‌های گوناگون به نوع حمل و نقل، مقصد و زمان سفر بستگی دارد. با توجه به اینکه هدف رفت و آمدکننده، به حداقل رساندن هزینه کل سفر (هزینه زمانی و پولی) می‌باشد، یک رفت و آمدکننده عقلایی ارزش سفر، منافع و هزینه‌ها را هنگام اتخاذ تصمیم پیش از هر سفر در نظر می‌گیرد (سالیوان، ۱۳۹۳). اکثر سفرهای شهری بدین منظور رخ می‌دهند که برای افراد جامعه مزایای بودن در اماکن مختلف، مشارکت در فعالیت‌های متعدد و دسترسی آسان، سریع و مطمئن را به ارمغان می‌آورد. ماهیت اصلی سفر و رفت و آمدهای مکرر در جوامع به دنبال اهداف وسیعی از قبیل تقاضای واقعی مصرف‌کنندگان برای مشاغل (که حمل و نقل بهتر، فرصت‌ها و پاداش‌های بالقوه اقتصادی بیشتر را در اختیار عامل اقتصادی قرار می‌دهد)، خرید (قدرت انتخاب‌های گسترده‌تر و قیمت‌های پایین‌تر را برای مصرف‌کننده مهیا می‌سازد)، سرگرمی، تفریح، آموزش و تعاملات اجتماعی رخ می‌دهد. ایمنی، سرعت، قابلیت اطمینان، راحتی و آسایش از جمله منافع اصلی هستند که مسافران برای اتخاذ شیوه جابه‌جایی خویش در نظر می‌گیرند و در مقابل، هزینه‌های اصلی که بر تصمیم‌گیری

مسافران تأثیرگذار هستند هزینه‌هایی چون هزینه سوخت، هزینه تعمیر و نگهداری، هزینه پارکینگ، عوارض، هزینه زمان سفر، هزینه انتشار آلاینده‌ها و خطرات احتمالی بهداشتی می‌باشد (Moore & Pulidindi, 2013).

شواهد حاکی از آن است که مجموعه‌ای از تصمیمات ناآگاهانه شهروندان در رابطه با شیوه رفت و آمدی، منجر به ایجاد تراکم ترافیک و نابسامانی‌ها در خیابان‌های شهری می‌شود. اگر رفت و آمدکنندگان با اهداف متعدد صرفاً هزینه‌های شخصی خود را از منظر میزان هزینه و منافع بهینه‌سازی کند و به‌طور مطلق هزینه‌های خارجی (هزینه غیرمستقیم ناشی از یک عمل) نادیده گرفته شوند، الزاماً تصمیمات و ترجیحات مربوط به سفر فردی، عملکرد مطلوب سیستم را در پی نخواهد داشت (Rodrigue, 2009). بر این اساس، برنامه‌ریزان شهری جهت ایجاد تغییر در ترجیحات افراد سعی دارند با تعیین امتیازهای مثبتی که منجر به حمل و نقل کم‌هزینه‌تر شود (مانند حمایت از حمل و نقل همگانی، پیاده‌روی، دوچرخه سواری) رفت و آمدهای شهروندان را بهینه‌سازی کنند (Hamre & Buehler, 2014).

کتاب‌شناسی

سالیوان، آرتور. مباحثی در اقتصاد شهری جلد دوم ویرایش ۲. ترجمه جعفر قادری و علی قادری. تهران: نشر نور علم، ۱۳۹۳.

Hamre, A., & Buehler, R. (2014). Commuter mode choice and free car parking, public transportation benefits, showers/lockers, and bike parking at work: Evidence from the Washington, DC Region. *Journal of Public Transportation*, 17(2), 4.

Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2009). *The geography of transport systems*. Routledge.

Moore, T., & Pulidindi, J. (2013). *Understanding urban transportation systems: An action guide for city leaders*. National League of Cities. Available online at: www.nlc.org. Accessed, 31.

بابک صفاری

گروه اقتصاد، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران

فاطمه سادات حسین‌پور عسکریان

کارشناسی ارشد دانشگاه هنر اصفهان