

# په کابل ښار کې تگ او را تگ

## د ښار د ناحیو د فعالیت او اغیزمن پرمختګ لپاره ترانسپورت او تگ - را تگ

دغه سند د افغانستان په ښاري سیمو کې د تگ او را تگ په باب بحث او څیړنه کوي. دغه سند په کابل ښار کې لومړني اطلاعات او ارقام له تر سره شوي سروې څخه وړاندې کوي چې له کابل ښار څخه د ترافیکو وتلو او ننه وتلو د ستر حجم ښکارندوی ده، په ځانګړې توګه د شمال ولایتونه کاپیسا او پروان پکې شامل دي. د همدې ارقامو پر بنسټ دغه سند د خوځښت او لیرې را لیرې د وضعیت د ښه والي په موخه د راتلونکې لسیزې لپاره د ښاري ملي لومړیتوبونو له پروګرام څخه (U-NPP) د یوې برخې په توګه وړاندې کوي.

۶مه شمیره توضیحي سند، دوهمه سلسله، (۲۰۱۶) ز کال مارچ

غواړي کابل له ګاونډیو ولایتونو<sup>۲</sup> سره ونښلوي، څو پرمختیایي وده ښه کړي، خو دا چې دغه لید لوري څرنگه په حقیقت بدل کړي، په دې برخه کې اطلاعات شتون نه لري. دا څرګنده ده چې د ښاري ترانسپورت وروستی موخه په ټول ښار او د ښار په ټولو سیمو کې. فاصلو، فعالیتونو، اجناسو او خدمتونو ته د لاسرسي زیاتوالی دی.<sup>۳</sup>

### له ښار څخه آخوا

د ۲۰۱۶ کال د فبرورۍ له ۲۸مې څخه د د مارچ ۵مې د کابل ښار د سیمو د ترافیک له بهیر څخه یوه سروې ترسره شوه.<sup>۴</sup> د کابل ښار د سیمو په ۱۱ ځایونو کې ټول ترافیک د سهار له شپږو څخه د ماښام تر اوو بجو پورې د سروې کوونکو د یوه ۸۰ کسيز ټیم له خوا محاسبه شو (ارقام په مقابل مخ کې وګوري) پر دې سربیره دوه سیمې د جلال آباد په ښار کې شاملې شوې څو د کابل- جلال آباد او تورخم د تگ راتګ په باب هم اطلاعات راټول کړي. د اطلاعاتو پایلې د تگ راتګ او خوځښتونو په باب ډېرې باوري او په سیمه کې ډېر نوي اطلاعات دي.<sup>۵</sup> دغه سند له سروې څخه اووه موندنې وړاندې کوي.

### په ښاري سیمه کې خوځښت: زیاتره د ښار په داخلي سړکونو کې

لومړی سند له دې سلسلې څخه د افغانستان د (ښاري سیمو) د معقولیت او پراختیا په باب بحث وکړ چې له کوچنیو ښاري سیمو سره د سترو ښارونو د اړیکو اهمیت یې توضیح کړ.<sup>۱</sup> په حقیقت کې د افغانستان د ښاري سیمو د فعالیتونو وضعیت د ترانسپورت او خوځښت پر بنسټ ولاړ دی: د خلکو، اجناسو او تولیداتو ورځني، میاشتني او کلني خوځښتونه د ښاري ناحیو له سیمو سره د افغانستان د ښارونو د اړیکو ښکارندوی دي.

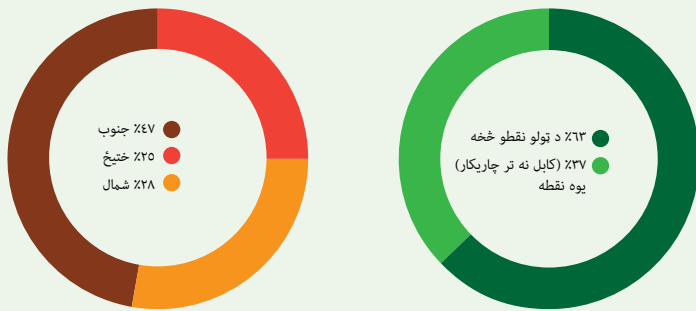
دغه کار زیاتره د کابل په ښار کې صدق کوي. لومړني شواهد ښکاروي چه خلک هره ورځ مرکز او ګاونډیو ولایتونو ته تگ راتګ کوي. کرنیز تولیدات په سترو وسایطو کې سترو بازارونو ته لیرېدل کیږي. د کلیو اوسیدونکي ښارونو ته په ښوونځیو او پوهنتونونو کې د شاملیدو لپاره، ښو روغتیایي خدمتونو ته د لاسرسي لپاره ښارونو ته راځي. ښاري اوسیدونکي د تفریح، د دوستانو او کورنیو د لیدو لپاره د رخصتیو په ورځو کې ګاونډیو ولایتونو ته سفر کوي.

خو د دې تگ راتګ اساسي ډول او حجم څه دی؟ جلا لتمام جمهور رئیس محمد شرف غني او د ملي وحدت حکومت ښکاره او څرګند لید لوری لري چې

### ۱: ډیر زیات تگ راتګ د شمال لور ته د چارپکارو په لور سړک کې

کابو ۴۷ سلنه ترافیک چې د کابل له ښار څخه ځي اونوموړی ښار ته راځي د شمال په لور او یا د شمال له لوري څخه دي. جنوب او ختیځ، هر یو یې کابو ۵۲ سلنې ته رسېږي (۲۸ سلنه او ۲۵ سلنه). له کابل څخه چارپکارو ته سړک (A ۱۷) له یو پر دری برخې څخه ډیر (۳۷ سلنه) ترافیک چې له کابل ښار څخه تلل او یا راتلل په همدې اوونۍ کې تشکیلول.

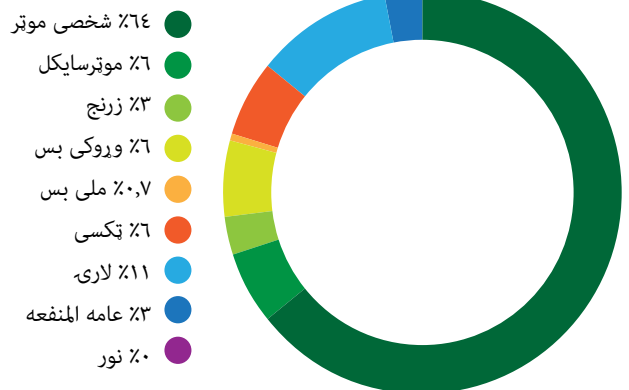
دا کار موندنی د شمال ولایتونو سره د کابل د وظيفوي اړیکې ښکارندوی دی.



### ۲: مختلف موډلونه جلا دي، خو شخصي وسایط زیات دي.

په منځنۍ توګه څه د پاسه له دوو پر دریو څخه (۶۴٪) شخصي عراده جات تشکیلول چې په هغو پسې ستر عراده جات (۱۱٪) او ۶ سلنه ټکسي اومیني بسونه (لکه ټویوتا هایس) او موټرسایکلونو<sup>۶</sup> سلنه تشکیلول. په نقشه کې په کوچ کې لیدل کیږي چې په بیلابیلو سیمو کې موډل له یو بل سره زیات توپیر لري. د بیلګې په توګه ۸۰ سلنه عرادې په یوه ځای کې شخصي او په څلورمه سیمه کې ۴۶ سلنه شخصي وو، د ښار په ټولو سیمو کې عامه ترانسپورت له ملي بسونو سره محدود اهمیت درلو.

دغه د ورځې په جریان کې د عراده جاتو کمیت د لیردونکو وسیلو په توګه ښیي، همدارنګه په ۱۳ نقطو کې یې ډولونه هم توپیر لري چه د هغوی د وضعیت او فعالیت څرګندوی دی.



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

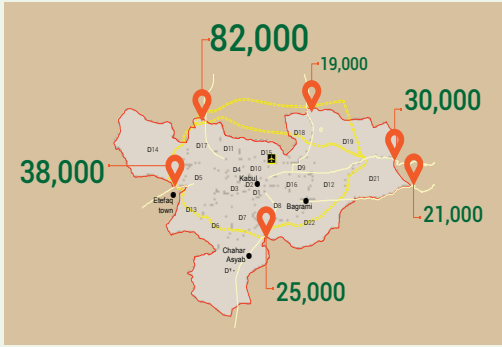
<sup>۲</sup>GoIRA (2015) Realizing Self-Reliance. GoIRA: Nov 2015.

<sup>۳</sup>UN-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

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

<sup>۵</sup>The 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: کن شمیر وگری ښاری سیمو ته ځي.

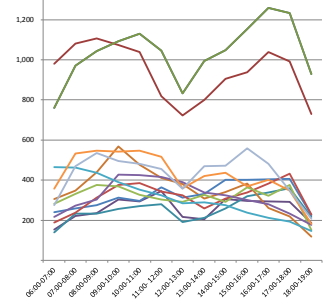
د مثال په توګه که درې تنه په یوه کوچنۍ واسطه کې، اته تنه په میني بس او شل تنه په بس (ملي بس) کې وی د هغو خلکو شمیر چې کابل ښار ته راځي او یا له نوموړی ښار څخه ځي ډیر دی، څه د پاسه ۸۲۰۰۰ سفرونه هره ورځ له لومړی سیمې څخه صورت نیسي چې په تعقیب یې ۳۸۰۰۰ د اتفاق ښارګوټي په لسمه نقطه کې او ۳۰۰۰۰ د څرخي پله په دریمه نقطه کې صورت نیولی دی.

په عمومي توګه دا ښار ته د تګ راتګ، په خاصه توګه په دريو اساسي تګلورو کې مهم بهیر دی.

۴: د ښار د ناحیو له مهمو سیمو څخه د ورځې په بهیر کې د تګ راتګ بهیر

څرنگه چې هیله کیده د اوږدو کلیدي لارو لپاره لکه د کابل- جلال آباد لویه لار، د ترافیکو جریان د سهار له لسو بجو څخه په ثابت توګه کمښت مومي، ښايي چې د لمر لوېدو او د امنیتي نامناسبو شرایطو له امله وي، دا کار د دې ښکارندوی دی چې مسافر او چلوونکي غواړي چې د هوا له تیارې څخه مخکې خپلو موخو ته ورسېږي. دغه راز د یادښت وړ موضوع د غرمې د ډوډۍ وقفه ده چې په چاریکارو کې لومړی سیمه او په میدان ښار کې لسمه سیمه، د ترافیکو حجم د غرمې له ۱۱ بجو څخه د ماسپینین تریوې بجې پورې کمښت مومي.

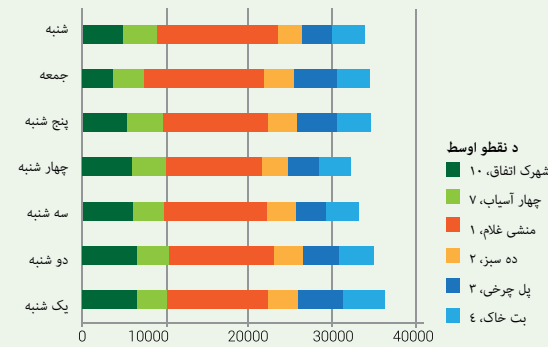
دغه موندنې تایید کوي چې د شمال او جنوب کلیدي لویې لارې له کلیو څخه ښار ته د تګ راتګ لپاره د سهار له خوا او له غرمې وروسته دي.



۵: د اوونۍ په اوږدو کې مغلی بیلګې

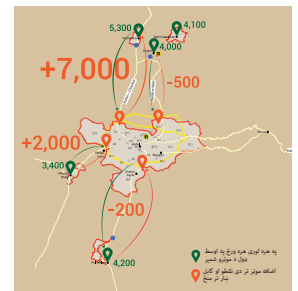
شپږنقطی کابل ته د وتلو او ننوتلو جالبې موندنې ښيي. لومړی، د شمال سیمه د جمعې او شنبې په ورځو کې زیات ترافیک لري (په منځنۍ توګه د اوونۍ له ورځو څخه ۲۰ سلنه زیات) چې د رخصتیاو په ورځو کې د تګ راتګ ښکارندوی دی. برعکس په جنوب کې د اوونۍ په ورځو کې مصرفیت ډیر دی، په ځانګړې توګه په جنوب لوېدیځ کې (د اتفاق ښارګوټی) په ختیځ لوري کې موندنې د یادونې وړ دي چې د یکشنبې په ورځ د ترافیکو حجم لوړ وي. ۲۲ سلنه له ورځني اوسط څخه زیات وي. دغه راز په زره پورې ده چې د پنجشنبې او جمعې په ورځو کې هم لوړ وي. دغه وضعیت د یک شنبې، پنجشنبې او جمعې په ورځو کې د دې ښکارندوی دی چې د کابل ښار څخه جلال آباد ته په اوونۍ کې د تګ راتګ کچه لوړه وي.

د اوونۍ په بهیر کې د کابل درې حوزې متفاوت حجم لري: د رخصتۍ په ورځ په شمال کې، زیاتره د اوونۍ په



۶: د ښار د ناحیو په دننه کې تګ راتګ، نه د ترافیکو له لارې

موندنې ښيي چې د ترافیکو سترجم د ښار له دننه څخه له یوه ځای څخه بل ځای ته هم منځته راځي، د دې برخلاف عکس له ترافیکو څخه چې له نورو ولایتونو څخه ښاري سیمو ته سفر کوي. د بیلګې په توګه ۵۳۰۰ عرادې له دولسمې سیمې څخه هره ورځ تېرېږي. دا کار د دې ښکارندوی دی چې اووه زره عرادې له داخل څخه ترافیکو ته داخلېږي. ورته زیاتوالی په جنوب لوېدیځ کې، د میدان وردګو او اتفاق ښارګوټي ترمنځ شته، په داسې حال کې چې په نورو سړکونو کې کم دی. دغه کار موندنې د ساحې د ښارونو او کابل دښارونو ترمنځ د تګ راتګ فعالیت ښيي چې د انتقالو له ترافیک پرته زیات نه دي.



۷: له ۲۰۰۹ کال څخه وروسته د کابل ښار ترافیک دوه برابره شوي دي.

د جاپان د جیکا ماسټر پلان له مطالعې سره په پرتله له ۲۰۰۹ کال څخه د ترافیکو حجم دوه برابره ترسټو کيږي په لومړۍ سیمه، څلورمه سیمه، نوې کارته، بتخاک کې شل برابره زیات شوی دی، ممکن د (A1) سړک د ښه کیدو او په هغې سیمه کې د چټکې ښاري استوګنې له امله وي، دموډل وپش هم بدل شوی دی چې په شخصي عراده جانوکې زیاتوالی راغلی دی چې په ۲۰۰۹ کال کې ۴۸ سلنه ؤ او په ۲۰۱۶ کال کې ۶۴ سلنې ته لوړ شوی او د سترو عراده جانو شمیر کمښت موندلی یعنی (له ۵،۱۹۶ څخه ۱۱ سلنې ته) را ټیټ شوی دی. او ټکسي (له ۹،۱۳ څخه ۶ سلنې ته) کمښت موندلی دی.

دغه مقایسه د دې تاییدونکې دی چې ښاري ترانسپورت باید جدي وبلل شي. که په اوو راتلونکو کلونو کې د ترافیکو حجم دوه برابره شي. د تګ راتګ او ښاري خوځښت لپاره به د جدي خنډ لامل شي.

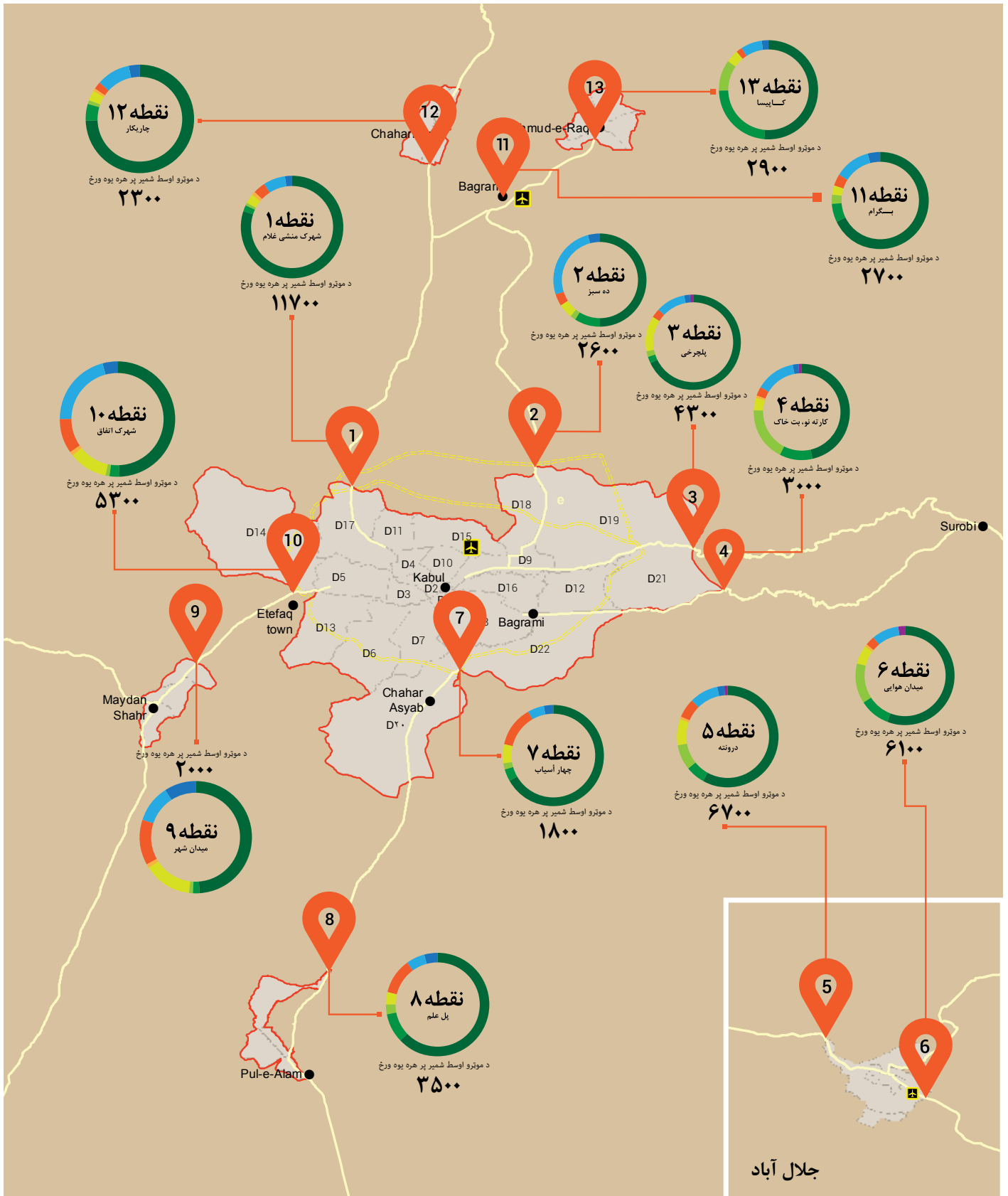


۶While noting that the figures for trucks is low given that a high number of trucks travel during the night between 8:00pm till 6:00am as Kabul traffic only allows transit and big trucks to enter and cross city during the night.

۷This 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)

د کابل ښار په ناحیو کې د تگ او راتگ نقشه

● نور   
 ● عام المنفعه   
 ● لاری   
 ● تکسی   
 ● ملی بس   
 ● وړوکی بس   
 ● زرنج   
 ● موټرسایکل   
 ● شخصی موټر



جلال آباد

### له حدودو څخه لوړ: د کابل ښار ناحیې

موندنې د کابل ښار د پراخې ساحې اهمیت تاییدوي، چې د مهمو اقتصادي او ټولنیزو اړیکو لرونکی دی. دغه کار له نورو هیوادونو څخه د تجربو انعکاس ورکونکی دی چې ښاري تگ راتگ د ښارې سوکالۍ په ښه والی کې کلیدي او عمده نقش لري.

په ځانګړې توګه موندنې ښيي د شمال په سړک کې د کابل- چاریکارو ترمنځ اړیکي او تبادل شتون لري. کیدای شي چې دغه ساحه د کابل ښار څخه دباندي ناحیې و بللی شي. دا سې احتمال لري چې دغه ساحه د ښار جوړولو تر جدي فشار لاندې ده او په راتلونکې لسيزه کې به دغه فشار دوام ولري، له دې امله زیات تحلیل ته اړتیا ده، په خاصه توګه د لویې لارې په تګلوري کې د ولایتي او ولسوالیو شاروالیو وضعیت په تحلیل کې ( چاریکار، جبل السراج، شکرده او قره باغ، دویم سندوکور) د تگ راتګ حساسې پلان جوړونې ته ضرورت دی څو غیر رسمي او نه پلان شوي سړکونه دهلیزونه او په سیمه کې پرمختیایي کړی، د سړکونو اوکړیو په سلسله بدله کړو تر څو په هغې کې د عامه ترانسپورت اړتیاوې پوره شي.

### د ښاري ملي لومړیتوبونو پروګرام

په راتلونکې کې باید ښاري ګرځیدل راګرځیدل په څرګند او واضح ډول د دریم ستون لاندې د ښاري ملي لومړیتوبونو په پروګرام کې شامل شي. اقتصاد او د عمده ساحو زېربنا چې د ښاري ملي لومړیتوبونو پروګرام په هغه کې مداخله کړې ده کیدای شي لاندې موضوعګانې له ځان سره ولري:

- د عامه او ښاري ترانسپورت د ګزینو پیاوړتیا، د ښار په داخل کې او عمومي سړکونه باید تقویه شي. دا کار په ښاري مغلق ترانسپورت کې پراخې پانګې اچونې ته اړتیا نه لري. اړینه ده چې هر ښار او ښاري ساحه باید د تګ راتګ ستراتیژي او پلان ولري چې د سړکونو له پلان جوړولو څخه جلا وي. د تګ راتګ پلان جوړونې ته باید لومړیتوب ورکړل شي ترڅو ښارونو ته لاسرسی لا اغیزمن او

شخصي عرادو ته اړتیا راکمه شي، او د غیر عراده جاتو انتقال او عامه ترانسپورت وضعیت ښه کړای شي.

- د ستراتیژۍ او پلان یوه برخه باید عامه فضا او د انتقال کلیدي اړتیاوې سیمو ته ځانګړی شي، خلک مینه لري چې له عامه ترانسپورت څخه استفاده وکړي، په دې صورت کې چې هغوی وکړای شي په خوندي توګه انتظار وکړي په دې شرط چه ددوی انتظار او له باران، خاورو دورو، ساره باد څخه خوندي وي او په هغومخایونو کې چې په سمه توګه جوړ شوي دي او اداره شوي وي او په منظمه توګه وسایط په هغو کې توقف وکړي، مسافر به له هغو څخه زیاته استفاده وکړي. د دغو اړتیاوې ځایونو بیارغول به د خصوصي سکتور فعالیتونو ته هم ګټه ورسوي او هغو ته به زمينه برابره کړي چې خپلې دندې او فعالیتونه په قانوني توګه ترسره کړي.

- د امنیت اړوندې ستونزې باید په ښاري تگ راتګ کې حل شي. په ټوله کې په لویو لارو کې د امنیتي ستونزو لږې کول د انعطاف منونکي ترانسپورت زمينه له لمر لوېدو مخکې ازدحام له کمښت سره مرسته کوي. له دې څخه مهمه دا چې هغه چیک پوستونه چې د وسایطو د توقف لامل ګرځي، جلا پلان جوړونې او سازمان ورکونې ته اړتیا لري.

- د ښځو، ځوانو نجونو، د معلولو او زړو کسانو تګ راتګ اسان کړئ. په ټوله نړۍ کې عامه او مشترک ترانسپورت دښځو، نجونو او ځوانانو د اقتصادي او تعلیمي ځواکمنتیا کلیدي عنصر دی. د دوی په څېر ښارونه ګلابي رنگ ټکسۍ لري چې ښځې د ښځو لپاره موټر چلوي همدغه راز د ځمکې لاندې انتقال یوازې د ښځو لپاره دی، ټول دغه نوښتونه ښيي چې مختلفې اړتیاوې په سترو ښارونو کې د تګ راتګ او د اسانتیاو د وړاندې کولو په برخه کې ښوګړینو ته لاسرسی اغیزمن دی.

- د ښاري اجناسو پالیسی ته انکشاف ورکول څو د اجناسو د ترانسپورت توازن په اغیزمنه توګه تضمین کړي، په داسې حال کې چې بېروني خنډونه لکه احتباس، د هوا د ناپاکۍ زیاتوالی، ګڼه ګونه او پېښې راکمې کړو.<sup>۷</sup>

### راتلونکې ته لیکنه:

- له ځمکې څخه د جامع استفادې لپاره او په ټولو ښاري سیمو کې د ترانسپورت پلان جوړونه او په سملاسي توګه د کابل ښار په سړکونو کې د حلقوي سړک په شمول د اقداماتو ترلاس لاندې نیول.
- د کابل په ښاري سیمو کې اوس هم د ښاري ترانسپورت د زېر بنا لپاره د پام وړ پانګونې ته ضرورت دی. ښاروالی او ولایتي مسوولین باید ډاډ ورکړي چې دا ډول پانګه اچونه په هغو سیمو کې صورت نیسي چې زیاته اړتیا ده او د اقتصادي پرمختیا لپاره هم له ښاري ځمکو څخه استفاده کولای شي.
- د ښاروالیو د ماموریت پیاوړتیا د ترافیکو په مدیریت او له ترانسپورت، امنیت او د ترافیکو له مسوولینو سره په همغږۍ کې د ښارونو د مدیریت په خاطر په ښارونو کې د ترافیکو د بندښت د کمولو په موخه.
- د ترافیکو د مدیریت د ښه والي لپاره له دې ډول اطلاعاتو او ارقامو څخه استفاده. کابل ښار ترافیکي ستونزه نه لري، اساسي ستونزه د ترافیکو مدیریت په برخه کې ۲۰ سلنه ترافیک زیات لري. د بېلګې په توګه، د یک شنبې په ورځو کې زیات آمین د کابل- جلال اباد د سړک په تګلوري کې توظیف کړي، ځکه په دې تګلوري کې په هماغه ورځ کې ۲۰ سلنه ترافیک زیات دي.

د افغانستان د ښارونو راتلونکې پروګرام د ښاري لومړیتوب د ملی پروګرام په انکشاف کې کمک کوی چې دا به را روانه لسيزه کې د افغانستان د ښاري لومړیتوب برخه وي دی لومړیتوبونو کې به د افغانستان د ښارونو راتلونکې پروګرام ۵ ښاري زونونو او ۲۰ ستراتیژیکو ولسوالیو ښاروالی تحلیل او تجزیه کړی چې مهم معلومات او دقیق ارقام به لاس ته راشي اود موثري پالیسي او ملی پروګرامونو په ترتیبولو کې به وړاندیزونه وشي .

