کوتاه‌تر از گزارش

پروتکل‌ها در مدارس اجرا می‌شود؟

لیلا شوقی

جامعه

اول ماه بود که مدارس متوسطه اول و ابتدایی نیز مجوز بازگشایی گرفتند تا قدمی جدی برای بازگشایی مدارس برداشته شود، به این شکل دانش‌آموزان اجازه یافتند در روزهای تعیین‌شده با یک‌سوم ظرفیت در کلاس‌های درس حاضر شوند و حدود دو هفته از بازگشایی مدارس می‌گذرد. این در حالی است که طبق آماری که اخیرا وزارت بهداشت و درمان منتشر کرده، به نظر می‌رسد مدارس نتوانسته‌اند رضایت همه والدین را در زمینه رعایت پروتکل‌های بهداشتی جلب کنند، چراکه از پنجم تا دهم آذر، ۲۴۵ شکایت از سوی والدین در این‌خصوص ثبت شده است. مهم‌ترین چالش‌هایی که مدارس با آن روبه‌رو هستند، پذیرش بیش از حد ظرفیت تعیین‌شده دانش‌آموزان در کلاس‌های درس، رعایت نشدن فاصله‌گذاری بین دانش‌آموزان و استفاده نکردن از ماسک در مدارس است.

آخرین آمار منتشر شده از سوی وزارت بهداشت و درمان از این حکایت دارد که متوسط رعایت پروتکل‌های بهداشتی در کشور، از سوم تا دهم آذر حدود ۴۶/۴۶ درصد است. پیش از این متوسط عدد رعایت به پروتکل‌های بهداشتی ۴۷/۸۳ درصد بود و از سوم تا دهم آذر، ۳۵۴۱۸ بازرسی از مراکز تهیه، عرضه و فروش مواد غذایی و اماکن عمومی انجام گرفته که در نتیجه آن ۱۱۲۸ مرکز پلمب شده‌اند.

در این بین اما گزارش‌های شهروندان از رعایت نشدن پروتکل‌های بهداشتی در این مراکز نیز حائز اهمیت است. در این‌خصوص از نانوایی‌ها، ۳۴۶ شکایت، اماکن مسکونی ۲۵۰ شکایت و از مدارس نیز ۲۴۵ شکایت ثبت شده است.

مشکلات حل می‌شود

درست است که متوسط عدد رعایت به پروتکل‌های بهداشتی در کشور حدود ۴۶/۴۶ درصد است اما وزارت بهداشت و درمان عددی از میزان رعایت پروتکل‌های بهداشتی در مدارس ارائه نداده است. از محسن فرهادی، معاون مرکز سلامت و محیط کار وزارت بهداشت و درمان درباره میزان رعایت پروتکل‌های بهداشتی در مدارس می‌پرسیم. او به ما می‌گوید که فقط دو هفته از بازگشایی مدارس می‌گذرد و هنوز تحقیقات در حوزه بهداشتی مدارس کامل نشده است. فرهادی البته رعایت نکردن برخی از بندهای بهداشتی در بعضی از مدارس را قبول دارد و می‌گوید که وزارت بهداشت و درمان این تخلفات را به آموزش و پرورش گزارش داده است. آموزش و پرورش هم قبول کرده است تا مشکلاتی که در رعایت به پروتکل‌های بهداشتی وجود دارد، رفع کند.

اما مهم‌ترین بندهای بهداشتی که مدارس آنها را رعایت نمی‌کنند، چیست؟ متناسب نبودن فضای کلاس‌ها با تعداد دانش‌آموزان، بی‌توجهی به فاصله‌گذاری مناسب بین دانش‌آموزان، بی‌توجهی به چیدمان صندلی‌های کلاس‌های درس در فاصله‌های تعریف‌شده و طبق پروتکل‌های بهداشتی، استفاده نکردن دانش‌آموزان و اولیای مدرسه از ماسک، تهویه نامناسب به دلیل فضای فیزیکی نامناسب مدارس و تجمع والدین در مقابل در مدارس، از مهم‌ترین بندهایی است که سبب نگرانی کارشناسان بهداشت و درمان می‌شود.

با وجود رعایت نکردن پروتکل‌های بهداشتی در برخی مدارس، اما دیروز وزیر آموزش و پرورش گفت که شرایط برای حضور دانش‌آموزان در مدارس مهیاست و از اولیای دانش‌آموزان خواست تا اجازه دهند دانش‌آموزان حداقل یک روز در هفته و در کلاس‌های درس حاضر شوند. او به اولیای مدارس اطمینان داد: «در مدارس کمترین آلودگی وجود دارد، بنابراین حضور دانش‌آموزان در مدارس و آموزش حضوری خیلی بهتر از آموزش غیرحضوری است. آموزش غیرحضوری آموزش از روی ناچاری است.» او البته توضیح نداد که با وجود شکایات برخی والدین از رعایت نشدن پروتکل‌های بهداشتی مدارس، چطور می‌توان به اولیای مدارس برای حضور دانش‌آموزان در مدارس اطمینان داد؟

تزریق دوز سوم واکسن به ۴۰ ساله‌ها رسید

محسن زهرایی، رئیس اداره بیماری‌های قابل پیشگیری با واکسن وزارت بهداشت گفت: «از همه افراد بالای ۴۰ سالی که در نوبت اول و دوم یکی از واکسن‌های سینوفارم، برکت و بهارات را تزریق کرده‌اند و سه ماه از تزریق دوز دوم آنها گذشته است، دعوت می‌کنیم تا نوبت سوم واکسن را تزریق کنند.» به گفته وی افراد بالای ۶۰ سالی که واکسن اسپوتنیک و یا آسترازنکا تزریق کرده‌اند و شش ماه از نوبت دوم‌شان گذشته است نیز مشمول برنامه دریافت دوز یادآور می‌شوند. /جام‌جم دیلی

فرسایش سالانه ۲/۵ میلیارد تن خاک در کشور

علی سلاجقه، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: «سالانه ۲/۵ میلیارد تن خاک در کشور در قالب جابه‌جایی و انتقال از دست می‌رود. وی با اشاره به قانون حفاظت از خاک افزود: «این قانون در خرداد سال ۹۸ ابلاغ شد که البته هنوز ایراداتی دارد، درحالی که اجرای آن از اهمیت بالایی برخوردار است چراکه علاوه بر فرسایش و نابودی خاک در حرکت، خاک ساکن و درجای ما نیز در حال نابودی است که یکی از علل اصلی آن، شوری خاک است.» /ایسنا

علاوه بر نامناسب بودن وضعیت حمل‌ونقل شهری، به‌صرفه بودن استفاده از خودروی شخصی باعث شده بسیاری از شهروندان به استفاده از خودروهای شخصی‌شان تشویق شوند

عکس: جام‌جم

ترافیک تهران از نمای نزدیک‌تر

نگاهی به وضعیت سرسام‌آور ترافیک تهران که غیر از وقت اعصاب شهروندان را هم می‌کشد

میثم اسماعیلی

جامعه

نه راه پس نه راه پیش، گیر افتاده میان انبوهی خودرو که صاحبان‌شان خسته و کلافه در حال تماشای یکدیگرند؛ کابوسی به نام ترافیک. هر سال که می‌گذرد گره ترافیک پایتخت کورتر می‌شود؛ راه‌حلی وجود ندارد مگر تجهیز ناوگان فرسوده حمل و نقل شهری که به‌گفته مدیران شهری در حال فروپاشی است و البته تغییر یک فرهنگ غالب از سوی پایتخت‌نشینان که علاقه وافری به استفاده از خودروی شخصی دارند. وضعیت حمل و نقل شهری علاوه بر ترافیک، تاثیر مستقیمی بر آلودگی این روزهای هوا دارد. رئیس پارلمان شهری همین دیروز اعلام کرد: «برای حل ریشه‌ای مشکل آلودگی هوا باید حداقل ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس و ۱۰۰۰ واگن به این ناوگان افزوده شود.» حداقل آمارها و داده‌های منتشر شده ازسوی پلیس و شهرداری نشان می‌دهد اوضاع ترافیک تهران روز به روز بدتر می‌شود. اعداد منتشر شده نیازی به تحلیل ندارد و خود گویای وضعیتی است که هر شهروند تهرانی هر روز آن را به چشم می‌بیند، از تعداد چشمگیر خودروهای تک‌سرنشین در معابر شهری گرفته تا افزایش قانون‌گریزی‌ها و البته افزایش تعداد خودروها و موتورسیکلت‌ها در معابر پایتخت. زیرساختی وجود ندارد و همچنان به حجم خودروها در تهران افزوده می‌شود. پلیس می‌گوید ترافیک پایتخت نسبت به سال گذشته تغییر چندانی نکرده اما آنچه شهروندان عموما اعلام می‌کنند روایت دیگری است. همه اینها درحالی است که هنوز همه مدارس و مراکز آموزشی ازجمله دانشگاه‌ها به‌طور کامل بازگشایی نشده است و تنها دلیل افزایش چشمگیر ترافیک این روزها را می‌توان به سرمای هوا نسبت داد. راهکارهایی هم ازسوی مسؤولان شهری برای کاهش بار ترافیکی پایتخت اعمال شد ازجمله این راهکارها تغییر ساعت طرح ترافیک بود که از ابتدای آذر اتفاق افتاد اما جالب این‌که این تصمیم فقط توانست ۵ درصد به حجم مسافران متروی تهران اضافه کند؛ این تعداد شامل ۲۰ هزار مسافری است که مدیرعامل متروی تهران اعلام کرده درست در روز بعد از اتخاذ این تصمیم به مسافران متروی تهران اضافه شده‌اند. آمار جالب دیگری که می‌توان به نوعی پاتک خودروسواران به تصمیم شهرداری در تغییر ساعت طرح ترافیک تعبیر کرد نکته‌ای است که از زبان رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران اعلام شده است؛ آن‌طور که او گفته «۷۵ درصد خودروها به‌صورت غیرقانونی وارد محدوده طرح ترافیک می‌شوند.» معنای این آمار تنها در این است که اساسا طرح ترافیک هیچ تاثیری در میزان ترافیک معابر شهری پایتخت ندارد.

مشوق‌هایی برای ترافیک بیشتر

علیرضا اسماعیلی

عضو هیات علمی دانشگاه علوم انتظامی

ترافیک امروز تهران از جمله موارد قابل پیش‌بینی بوده است، به این مفهوم که نشانه‌های آن از دهه‌های گذشته آشکار بود و از همان زمان هم کارشناسان هشدار داده بودند با تداوم این روند تهران به یک پارکینگ عمومی بزرگ تبدیل خواهد شد. همین روند با همین شاخص‌های موجود هم اگر ادامه پیدا کند پنج سال دیگر شاهد وضعیت اسف‌بارتری نسبت به امروز خواهیم بود. دلایل بسیاری در رابطه با چرایی ناکارآمدی حل مشکل ترافیک عنوان شده است اما برخی از این دلایل، محاط بر کلیت این موضوع است. از جمله این مولفه‌های موثر اصرار بر تمرکز امکانات در پایتخت است. تهران شهر جذابی برای مردم محسوب می‌شود و سیل مهاجرت به این شهر همچنان ادامه دارد، به اندازه‌ای که چند برابر تعداد افرادی که سالانه این شهر را ترک می‌کنند به این شهر مهاجرت می‌کنند. این در حالی است که در کشورهای دیگر امکانات در سراسر آن پخش می‌شود و همین باعث کاهش ورودی به شهرهای بزرگ شده است، به عنوان مثال باید به کشورهای ترکیه، هند و استرالیا اشاره کنیم که همچنان برای بسیاری پایتخت آنها جذابیتی برای زندگی ندارد. یا به عنوان مثال میان خیل مسافران ترکیه کمتر شخصی تا به حال پایتخت آن کشور یعنی شهر آنکارا را دیده است. در ایران کاملا این رویه معکوس است، تورم امکانات در مرکز، تجمیع خدمات بهداشتی، آموزشی و اداری در تهران به این معناست که اگر شهروندی قصدی هم برای آمدن به این شهر را نداشته باشد به نوعی مجبور به حضور در آن می‌شود. تمرکز ۴۰ درصدی امکانات درمانی در این شهر حاکی از همین تمرکز است، حتی گفته شده هر ایرانی به طور میانگین در یک سال بین دو تا سه بار مجبور به حضور در پایتخت است. در کنار این موضوع، باید به تراکم جمعیتی بالای این شهر هم اشاره کنیم، فارغ از جمعیت ثابت این شهر حجم قابل‌توجهی از این تراکم به صورت شناور روزانه به جمعیت تهران افزوده می‌شود. این موارد شامل اشکالات راهبردی است و به لحاظ تاکتیکی هم معایبی در این حوزه وجود دارد. از جمله این معایب ارتقا نیافتن ناوگان حمل‌ونقل شهری است. شهروندان تهرانی برای انجام کارهای روزمره به نوعی مجبور به استفاده از خودروی شخصی هستند و جالب‌تر این‌که همچنان استفاده از خودروی شخصی در تهران ارزان‌تر از حمل‌ونقل عمومی است. به این معنا که این معایب تاکتیکی خود مشوق استفاده از خودروی شخصی و ایجاد ترافیک در پایتخت است. سیاست‌های کنترلی همچون طرح ترافیک هم با توجه به شرایط کنونی نیازمند یک بازنگری اساسی است، وقتی آمارها حکایت از بی‌توجهی ۷۵ درصدی به این طرح دارد به مفهوم این است که این طرح حداقل در بحث ترافیک تاثیری ندارد.

۴ میلیون خودرو در تهران

نیازی نیست به دهه‌های قبل ارجاع بدهیم یا بنشینیم پای حرف‌های پدران‌مان تا از خلوتی خیابان‌های تهران بشنویم. رجوع به حافظه دیداری کوتاه‌مدت‌مان هم این نتیجه را دارد که متوجه بشویم ترافیک تهران حتی نسبت به سال گذشته افزایش چشمگیری داشته است. اگر این بازه را به اندازه یک دهه افزایش بدهیم، می‌توانیم با عدد و رقم به حافظه‌مان اعتماد کنیم. آمارهای رسمی حاکی از این است که در سال ۸۴ تعداد خودروهای پلاک تهران حدود ۱/۵ میلیون دستگاه بوده اما آن‌طور که شهرداری پایتخت در سال ۹۸ اعلام کرد تا آن سال بیش از چهار میلیون خودرو وجود داشته و این به جز تعداد موتورسیکلت‌ها و خودروهای پلاک شهرستانی است که در تهران رفت و آمد می‌کنند؛ چرا که به گواه گفته‌های پلیس بیش از ۲۱ درصد موتورسیکلت‌های کشور در تهران بزرگ تردد می‌کنند. این درصد شامل حدود دو میلیون دستگاه موتورسیکلت است. جالب‌تر این‌که سهم موتورسیکلت‌ها در تصادفات پایتخت هم عددی قابل توجه است. آن‌طور که محمدحسین حمیدی، رئیس پلیس راهور تهران گفته است موتورسیکلت‌ها سهم ۴۴ درصدی از تصادفات پایتخت دارند. این درصد نسبت به سال گذشته بیش از ۸ درصد افزایش هم داشته است. همه اینها اما درحالی است که بنا به اعلام خود سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری، شهر تهران به اندازه تنها ۷۵۰ هزار وسیله نقلیه ظرفیت دارد به این مفهوم که بیش از شش برابر ظرفیت پایتخت، خودرو در این شهر در حال تردد است. سهم خودروهای تهران یک‌پنجم کل خودروهای کشور است و عجیب‌تر این‌که نسبت خودروها به معابر آن در پایتخت هشت برابر است.

تردد ۸ میلیون خودرو در پایتخت

میزان ترددها هم به همان نسبت افزایش خودروها افزایش داشته است. هر چند اطلاق افزایش به وضعیت موجود کمی بیراه است و باید از آن با عنوان «جهش» یاد کنیم. آمارها می‌گویند روزانه در تهران نزدیک به هشت‌میلیون و ۶۰۰ هزار خودرو تردد می‌کنند که از این میزان بیش از هفت میلیون مربوط به تهران می‌شود و حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار خودرو هم از شهرهای اقماری و اطراف به پایتخت می‌آیند. عجیب این‌که مرکز کنترل ترافیک شهر تهران اعلام کرده تعداد سفر خودروهای سواری نسبت به سه سال پیش، ۴۳ درصد افزایش یافته است. یعنی از شش میلیون به هشت میلیون و ۶۰۰ هزار سفر رسیده است. آمار ترددهای افزایش یافته را باید با لحاظ کردن این نکته بازخوانی کرد که تنها چهار میلیون خودرو در تهران وجود دارد در حالی‌که بیش از دو برابر خودروهای موجود تردد در این شهر صورت می‌گیرد! البته که همین چند وقت پیش هم پلیس اعلام کرده ۴۹ درصد دوربین‌های ثبت تخلفات خراب است! اما حجم تردد خودروها در معابر تحت کنترل همان تعداد دوربین‌های سالم هم از ۲۰ تا ۵۰ درصد افزایش تردد حکایت می‌کند با ذکر این نکته که بدانیم هنوز به مرحله بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها نرسیده‌ایم و احتمالا با بازگشایی‌ها حجم ترددها به شکل معناداری بیشتر هم خواهد شد. رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران هم چندوقت پیش این نکته را تاکید کرد و گفت: «هنوز به ترافیک پیش از دوران شیوع کرونا نرسیدیم و با بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها، شاهد افزایش ترافیک شهر تهران خواهیم بود.»

مرکز کنترل ترافیک شهر تهران اعلام کرده تعداد سفر خودروهای سواری نسبت به ۳ سال پیش ۴۳ درصد افزایش یافته است. یعنی از ۶ میلیون به ۸ میلیون و ۶۰۰ هزار سفر رسیده است

پارکینگی به نام تهران

کارشناسان حوزه ترافیک می‌گویند تا چند سال دیگر با افزایش تعداد خودروها و ثابت ماندن زیرساخت‌ها و معابر، پایتخت شبیه یک پارکینگ عمومی خواهد شد. پربیراه هم نیست چراکه از دو دهه پیش مدیران شهری در پی حل چالش پارکینگ در این شهر هستند. شهردار تهران هفته گذشته در صحن شورای شهر گفته بود که «دور از ذهن نخواهد بود که چند صباح دیگر در بسیاری از معابر شاهد دوبله پارک کردن که بماند، سوبله پارک کردن باشیم». بدیهی است که آمار کمبود پارکینگ سال به سال در حال افزایش باشد. طبق طرح جامع پارکینگ در سال ۹۰، تهران با حدود ۵۵۰ هزار کمبود پارک روبه‌رو بوده است. این آمار در سال ۹۷ حدود ۹۰۰ هزار کمبود جای پارک اعلام شده و حالا نیز برآوردها و مطالعات اولیه سازمان ترافیک شهرداری از کمبود حدود یک میلیون و ۱۰۰ هزار جای پارک حکایت می‌کند که البته این برآوردها در حال تکمیل شدن است!

۵۳ درصد تصادفات در بزرگراه‌ها

تعداد خودروها افزایش داشته، ترددها جهش پیدا کرده و ظرفیت زیرساخت‌ها ثابت مانده، با این اوصاف حتما که در زمینه آمارهای تصادفات هم باید صاحب رکوردهای منفی باشیم. آمار تصادفات شش ماهه اول سال ۱۴۰۰ در سطح معابر شهر تهران به گواه اداره تصادفات در پلیس راهور تهران بزرگ حکایت از این دارد که هر دو روز سه نفر از شهروندان در اثر حوادث رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. بر این اساس حدود ۴۶ درصد از متوفیان حوادث رانندگی سطح معابر تهران مربوط به موتورسیکلت‌سواران و ۳۹ درصد عابرین پیاده و ۱۵ درصد راننده و سرنشین خودرو بودند. آمار پلیس در بحث تصادفات بزرگراهی هم حاکی از آن است که ۵۳ درصد تصادفات فوتی در معابر بزرگراهی شهر تهران به وقوع پیوسته که به ترتیب بزرگراه آزادگان، بزرگراه امام علی(ع)، بزرگراه لشگری و بزرگراه امام‌رضا(ع) بیشترین حوادث رانندگی را داشته‌اند.

۷۵ درصد بی‌توجه به طرح ترافیک

هر چند از همان زمان اجرای طرح ترافیک جدید که به بهانه کاهش آلودگی در پایتخت اجرایی شد بسیار معتقد بودند این طرح تاثیری در میزان آلودگی هوا نخواهد داشت اما همان تعداد افراد معتقد بودند اجرای این طرح می‌تواند در کاهش ترافیک معابر شهری مؤثر باشد. حالا آمارهای منتشرشده نشان می‌دهد این طرح همان تاثیرگذاری حداقلی خود در کاهش ترافیک را هم از دست داده است. هرچند به‌دلیل شیوع کرونا و ضعف در حمل‌ونقل عمومی ساعات اجرای طرح ترافیک کاهش پیدا کرد و ترافیک در خیابان‌های تهران بیشتر از گذشته شد اما پیش از شیوع پاندمی نیز اجرای طرح ترافیک جدید موفق نبوده و نتوانسته برای ورود خودروها بازدارندگی اجرا کند. به‌طوری که حداکثر هزینه ورود به محدوده کنترل آلودگی هوا براساس مصوبه سال جاری ۴۶ هزار تومان است اما کرایه تاکسی‌های اینترنتی به‌صورت رفت و برگشت بیش از دو برابر آن بوده و شهروندان به دلیل قیمت بسیار پایین عوارض، تمایل دارند به جای استفاده از تاکسی‌های اینترنتی و یا حمل و نقل عمومی شلوغ و پرازدحام از خودروی شخصی‌شان استفاده کنند که علاوه بر ترافیک، میزان آلودگی هوا را نیز تشدید کرده‌است؛ این یعنی طرح‌های ترافیکی پایتخت نیاز به بازنگری جدی دارد. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران می‌گوید ۷۵ درصد خودروها به صورت غیرقانونی وارد محدوده طرح ترافیک می‌شوند و این یعنی طرح از حیز انتفاع افتاده است! علیرضا زاکانی، شهردار تهران هم چند روز پیش وعده داد «برای طرح ترافیک کار کارشناسی صورت خواهد گرفت.»

۳۰۰ ساعت ترافیک سالانه

حجم بالای ترافیک پایتخت باعث شده مدیران شهری با ضرب و تقسیمی معمولی جیره روزانه سهم هر شهروند تهرانی را از ترافیک روزانه به‌دست بیاورند. سال گذشته شورای شهر تهران اعلام کرد هر شهروند تهرانی در سال ۳۰۰ ساعت عمر خود را در ترافیک از دست می‌دهد! اظهارنظر تازه‌تری در ارتباط با سهم ترافیکی شهروندان تهرانی هم وجود دارد. شورای شهر تهران ماه گذشته اعلام کرد سهم روزانه هر پایتخت‌نشین از ترافیک فرسایشی این شهر ۳۱ دقیقه در روز است. با توجه به این که وضعیت ترافیک یکی از شاخص‌های مهم در سنجش کیفیت زندگی است رد این آمار را می‌توان در داده‌های منتشرشده از سوی مؤسسه معتبر «نامیبو» هم پیدا کرد. در گزارش سه سال پیش این مؤسسه آمده است مردم تهران روزانه بیش از ۵۰ دقیقه از زمان‌شان را در ترافیک هدر می‌دهند و از این بابت در جایگاه نامناسبی قرار دارند، شهرهای مسکو و قاهره با ۴۹/۵ و ۴۷/۵ دقیقه در رده‌های بعدی هستند و البته شهر کلکته هند با ۶۶/۸۸ و داکا با ۵۹/۴۲ دقیقه در رده‌های اول این فهرست قرار دارند. در ترافیک ماندن فارغ از صدمات جسمی و روحی، زیان‌های مالی بسیاری هم دارد، این ضررها جدای از استهلاک خودرو است. در یک فقره آماری که از سوی پلیس اعلام شده سالانه ۷۰۰۰ میلیارد تومان به علت اتلاف وقت در ترافیک توسط شهروندان تهرانی خسارت وارد می‌شود! خسارت وارد شده از سوی در ترافیک مانده‌ها شامل تصرف بیش از ۳۰ درصدی فضاهای شهری توسط خودروهاست. ماجرا وقتی دردناک‌تر می‌شود که بدانیم براساس داده‌های منتشرشده از سازمان حمل‌ونقل و ترافیک و پلیس راهور، جمعیت بیش از ۹ میلیون نفری پایتخت، در مجموع روزانه ۴ میلیون و ۶۵۰ هزار ساعت و سالانه بیش از ۱/۵ میلیارد ساعت را در ترافیک سپری می‌کنند.