



وداع دوربرگردان‌ها از بزرگراه‌های شهر

دوربرگردان‌هایی که روزی راهکاری برای بهبود ترافیک بودند، حالا خود دردسرساز شده‌اند ...

دوربرگردان‌هایی که روزی راهکاری برای بهبود ترافیک بودند، حالا خود دردسرساز شده‌اند
وداع دوربرگردان‌ها از بزرگراه‌های شهر

جام جم آنلاین: انگار قرار نیست سناریوی طرح‌های ترافیکی غیرکارشناسی به این زودی‌ها تمام شود و این بار نوبت دوربرگردان هاست که در این راه قربانی شوند.

در حالی که چند سال پیش سیاست مسوولان وقت حمل و نقل ترافیکی شهر احداث دوربرگردان‌ها در بزرگراه‌های پایتخت بود اما حالا با گذشت چند سال از آن روزها مسوولان حمل و نقل و ترافیکی فعلی شهرداری تهران معتقدند این دوربرگردان‌ها نه تنها کارایی لازم را ندارند بلکه حادثه‌ساز هم هستند.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران به همین دلیل از حذف تدریجی دوربرگردان از بزرگراه‌های شهر تهران خبر داده و می‌گوید: دوربرگردان‌ها بشدت ایمنی بزرگراه‌ها را کاهش داده و عامل تصادفات بسیاری شده‌اند.

سیدجعفر تشکری هاشمی با تاکید براین‌که ساخت دوربرگردان در بزرگراه‌ها راه حل مناسبی برای کاهش بار ترافیکی نیست از حذف تدریجی دوربرگردان‌ها با ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح و ایجاد رمپ و لوپ‌ها خبر می‌دهد.

خوب یا بد مساله این است

طرح‌های ترافیکی که برای روان‌سازی بارترافیک شهر هر از گاهی توسط مسوولان دستگاه‌های متولی پیشنهاد و به اجرا گذاشته می‌شود برای خودش حکایتی است.

زمانی یک مسوول ترافیکی با تاکید بر تاثیر مثبت فلان طرح در بهبود و روان سازی بار ترافیک شهر اصرار بر اجرای آن دارد و چند سال بعد با تغییر آن مدیر و آمدن مسوول دیگری کارکردهای همان طرح ترافیکی زیر سوال می‌رود و حتی اعلام می‌شود که طرح مذکور نه تنها اثر مثبتی نداشته بلکه حادثه ساز هم بوده است که دوربرگردان‌ها نمونه بارز این وضعیت هستند. مرداد ماه سال 84 بود که دکتر بهبهانی معاون حمل و نقل و ترافیک وقت شهرداری تهران اعلام کرد به منظور روان‌سازی تردد خودروها و کاهش زمان سفرهای درون شهری ۱۴۰ دور برگردان در سطح شهر تهران طراحی و احداث خواهد شد. مسوولان وقت حوزه حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در آن زمان تاکید داشتند که احداث دوربرگردان‌ها اثرات مثبتی در روان سازی بار ترافیک شهر خواهد داشت، حذف چراغ‌های راهنمایی، افزایش سرعت خودروهای عبوری، کاهش تصادفات رانندگی احتمالی، جلوگیری از اجرای پروژه‌های پرهزینه مانند تقاطع‌های غیرهمسطح و از همه مهم‌تر افزایش 30 درصدی ظرفیت عبوری خودروها از جمله این موارد است.

اما دوربرگردان‌هایی که این چنین مسوولان ترافیکی وقت روی اثرات مثبت آنها در روان‌سازی بار ترافیک معابر شهر تاکید داشتند حالا پس از گذشت 5 سال خود متهم اصلی در بروز تصادفات و حوادث رانندگی در داخل شهرها شناخته شده‌اند و مسوولان ترافیکی شهر انگشت اتهام را به سوی آنها نشانه گرفته‌اند.

کدام مطالعات کارشناسی؟

این‌که می‌گویند فلان طرح کارشناسی از پشتوانه صدها ساعت مطالعه و بحث کارشناسی برخوردار است شاید حالا دیگر تا حدی شعاری به نظر بیاید.

طرح ترافیکی برای مدتی در شهر به اجرا درمی‌آید و پس از گذشت مدتی مسوولان تصمیم به متوقف کردن اجرای این طرح می‌گیرند و همین موجب تعجب شهروندان شده است.

مگر نه این‌که پیش از اجرای هر طرح ترافیکی مسوولان با اصرار تاکید دارند که طرح مذکور از پشتوانه مطالعات کارشناسی برخوردار بوده است ؟ اصولا چرا باید يك طرح ترافیکی برای ماه‌ها به اجرا گذاشته شود و سپس اعلام شود که این طرح نه تنها اثربخش نبوده بلکه مشکل‌ساز هم شده و به همین دلیل باید اجرای آن را متوقف کرد؟

حالا به نظر می‌رسد دوربرگردان‌ها هم به سرنوشت همان دسته از طرح‌های ترافیکی مبتلا شده‌اند و در این‌که آیا دوربرگردان‌ها قبل از اجرا از پشتوانه مطالعات کارشناسی برخوردار بوده‌اند یا نه جای شک وجود دارد.

ضرورت بازنگری دوره‌ای

این يك واقعیت است که وضعیت حمل و نقل و ترافیک در شهرها با گذشت زمان مرتب در حال تغییر و تحول است و به همین دلیل است که نمی‌توان به صراحت اعلام کرد که فلان طرح ترافیکی برای همیشه از کارآمدی لازم برخوردار است.

کارشناس ترافیک شهری: وضعیت حمل و نقل و ترافیک در شهرها با گذشت زمان مرتب در حال تغییر است بنابراین نمی‌توان بصراحت اعلام کرد که فلان طرح ترافیکی برای همیشه از کارآمدی لازم برخوردار است
این همان موضوع مهمی است که دکتر جلیل شاهی کارشناس حمل و نقل و ترافیک شهری و مدرس دانشگاه در گفت‌وگو با «جام‌جم» به آن تاکید می‌کند: شاید دوربرگردانی که 5 سال پیش در بزرگراهی ایجاد شده حالا دیگر کارایی لازم را نداشته باشد از طرف دیگر شاید خیابان یا بزرگراهی که چند سال پیش نیازی به احداث دوربرگردان نداشت حالا به دلیل تغییر شرایط مشکلش فقط با احداث دوربرگردان حل شود. اما نکته اصلی که این کارشناس حمل و نقل و ترافیک به آن اشاره می‌کند این است که مسوولان شهری باید هر چند سال یکبار در طرح‌های ترافیکی تجدید نظر کنند تا در صورت مشکل ساز شدن هر يك از آنها موارد نقص آنها را برطرف کنند.

هم خوب، هم بد

دکتر شاهی می‌گوید: البته تعدادی از این دوربرگردان‌ها مفید بودند از جمله دوربرگردان‌هایی که در اتوبان چمران احداث شدند اما در برخی مسیرها هم می‌توانند خطرناک و حادثه‌ساز باشند از جمله دوربرگردان‌هایی که در مسیر آزادی به سمت مهرآباد احداث شده و دوربرگردان حادثه‌خیزی است.

مدرس دانشگاه علم و صنعت ایران توضیح می‌دهد: دوربرگردان‌ها در جاهایی بسیار کارآمد و ضروری هم هستند از جمله در مسیرهای بین‌شهری که در فواصل هرچند کیلومتر نیازمند احداث دوربرگردان‌ها هستیم تا در صورت نیاز رانندگان بتوانند تغییر مسیر بدهند، اما اگر همین دوربرگردان‌ها در خیابان‌ها یا مسیرهای کم‌عرض احداث شوند یا در آنجا مامور راهنمایی و رانندگی برای کنترل ترددها حضور نداشته باشد و... قطعاً می‌تواند حادثه‌ساز شود.

در چنین شرایطی این کارشناس حمل و نقل و ترافیک و مدرس دانشگاه، بهره‌گیری از نظرات و تجربیات استادان دانشگاهی و صاحب‌نظران حوزه حمل و نقل و ترافیک را به عنوان پشتوانه محکمی برای اجرای موفق هر طرح ترافیکی ضروری دانسته و معتقد است: قطعاً پروژه‌های چند صد میلیاردی را نمی‌توان بدون برخورداری از پشتوانه مطالعات دقیق کارشناسی به اجرا درآورد.

منطقی نیست!

اما این تنها کارشناسان حوزه حمل و نقل و ترافیک نیستند که معتقدند نباید دوربرگردان‌ها را طرح ترافیکی ناکارآمد دانست چراکه رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران نیز معتقد است نمی‌توان برای همه دوربرگردان‌های شهر يك نسخه واحد پیچید و تاکید کرد که همه دوربرگردان‌ها ناکارآمد و حادثه‌ساز هستند زیرا چنین استدلالی کاملاً غیرمنطقی است. سرهنگ ابراهیم وهاب زاده در گفت‌وگو با «جام‌جم» می‌گوید: دوربرگردان‌ها به عنوان یکی از اقدامات مهندسی ترافیک به دلیل حذف تلاقی گردش‌ها با جریان مستقیم ترافیک عبوری مسیر متقابل و موافق از آنجا که موجب افزایش ظرفیت عبوری و روان‌سازی جریان ترافیک و همچنین سهولت در گردش‌ها می‌شود در نوع خود يك تکنیک مهندسی ترافیک به شمار می‌آید که نمی‌توان آن را نفی کرد اما دوربرگردانی که احداث می‌شود باید دارای ویژگی‌هایی نیز باشد. وی توضیح می‌دهد: محل احداث دوربرگردان باید از فضای کافی و مناسب برخوردار باشد و محیط اطراف دوربرگردان باید به کمک ابزار و تجهیزات ایمنی کانالیزه شده باشد و در محل دوربرگردان حداقل يك خط عبوری با عرض مناسب در حاشیه هر دو مسیر رفت و برگشت در راستای افزایش سطح سرویس‌دهی به خودروهای عبوری اضافه شود. به گفته سرهنگ وهاب‌زاده همچنین ضروری است که تابلوها و علائم مشخصه‌ای از چند کیلومتری نزدیکی به دوربرگردان نصب شده و رانندگان را از وجود دوربرگردان مطلع کنند تا آن دسته از رانندگانی که قصد تغییر مسیر و استفاده از دوربرگردان را دارند بتوانند تصمیم‌گیری کنند و در لایني که به دوربرگردان منتهی می‌شود، قرار بگیرند.

سرهنگ وهاب‌زاده یکبار دیگر با تاکید بر این‌که نمی‌توان با این ادعا که تمام دوربرگردان‌های شهر حادثه‌ساز هستند آنها را جمع‌آوری کرد، تصریح می‌کند: بهترین راهکار این است که تیم کارشناسی وضعیت دوربرگردان‌های شهر را مورد بررسی قرار دهند و آن دسته از

دوربرگردان‌هایی را که استاندارد نیستند یا به دلیل مشکلاتی حادثه‌ساز شده‌اند، شناسایی کنند تا نسبت به رفع نقایص آنها اقدام شود و در مقابل دوربرگردان‌هایی که بدون هیچ مشکلی عملکرد مفیدی دارند همچنان به فعالیت خود ادامه دهند.

دوربرگردان‌ها چه بمانند و چه بروند، نکته مهمی که نباید به سادگی از کنار آن گذاشت ضرورت مطالعات دقیق کارشناسی پیش از هرگونه تصمیم‌گیری درباره سرنوشت یک طرح ترافیکی است. چه هنگام آغاز برای اجرای آن طرح و چه برای هر تصمیمی درخصوص توقف آن و در این میان دعوت از کارشناسان و متخصصان حوزه حمل و نقل و ترافیک و بهره‌گیری از نظرات و تجربیات آنان نکته کلیدی است که مسوولان ترافیکی شهر نباید از آن غافل شوند.

پوران محمدی / گروه جامعه