



## ترافیک را با دوچرخه دور بزنید

چه بخواهید و چه نخواهید شاید تا چند سال آینده مجبور شوید یک دوچرخه بخرید و گاهی به جای مترو، اتوبوس و وسیله نقلیه شخصی برای رسیدن به مقصدتان چند کیلومتری رکاب بزنید.

جام جم آنلاین: چه بخواهید و چه نخواهید شاید تا چند سال آینده مجبور شوید یک دوچرخه بخرید و گاهی به جای مترو، اتوبوس و وسیله نقلیه شخصی برای رسیدن به مقصدتان چند کیلومتری رکاب بزنید.

شاید بسیاری از ما آنقدر به تردد با وسیله شخصی عادت کرده‌ایم که رفت و آمد با دوچرخه برایمان غیرقابل تصور است و فکر می‌کنیم در زندگی شهری و مدرن امروز دیگر کمتر کسی حاضر می‌شود با این وسیله در شهر تردد کند، در حالی که این وسیله کوچک، پاک‌ترین و وسیله حمل و نقل عمومی است و می‌تواند با ورود به ناوگان حمل و نقل شهری آسمان غبار گرفته و دودآلود شهرمان را دوباره پاک و آبی کند.

این مسکن با این که چند سالی است برای ترافیک سرسام‌آور پایتخت تجویز شده، اما هنوز زیرساخت‌های لازم برای اجرای مطلوب و بی‌نقص آن فراهم نشده است، در چنین شرایطی کارشناسان حوزه حمل و نقل و ترافیک معتقدند این وسیله نقلیه در آینده‌ای نه‌چندان دور بار سنگینی را از دوش خیابان‌های ترافیک‌زده شهرمان برخواهد داشت.

### قدمت 2 دهه‌ای دوچرخه در ایران

روزی که برای اولین بار چرخ دوچرخه توسط کارمندان سفارت انگلیس در خیابان‌های تهران به چرخش درآمد، تهرانی‌ها با تعجب به این وسیله نگاه کردند چرا که باور نمی‌کردند انسان بتواند روی دو چرخ تعادل خود را حفظ کند.

حالا با گذشت بیش از 2 قرن از ورود دوچرخه به ایران، نه تنها بسیاری از کارشناسان حوزه حمل و نقل و ترافیک بلکه مسوولان شهری نیز بتدریج به این نتیجه رسیده‌اند که برای برون‌رفت از بحران ترافیک، چاره‌ای جز روی آوردن به مدل‌های حمل و نقلی پاک، کم‌هزینه و قابل دسترس نیست. سابقه احداث مسیر ویژه دوچرخه‌سواری در کلانشهر تهران به اواسط دهه 70 بازمی‌گردد؛ همان زمان که مسیر ویژه دوچرخه‌سوارها از کوی دانشگاه تهران تا بلوار کشاورز و دانشگاه تهران آماده و اجرا شد، اما به دلایل متعدد مورد استقبال قرار نگرفت و سپس برچیده شد.

اما در رویکردی جدید توسعه مسیرهای دوچرخه‌سواری از چند سال پیش در مناطق شرقی و غربی شهر مورد توجه قرار گرفت و در این راستا منطقه 8 به دلیل خیابان‌های عریض و مسیرهای کم‌شیب به عنوان یکی از اولین مناطق تهران دارای مسیرهای ویژه، ایستگاه‌های دوچرخه و همچنین دوچرخه‌های مخصوص شد.

حالا با گذشت چند سال تعدادی از مناطق شهر از جمله مناطق 12، 8، 22، 20 و... دارای ایستگاه‌های کرایه دوچرخه هستند و هر چند شهرداری‌های مناطق نیز احداث مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری و راه‌اندازی ایستگاه‌های کرایه دوچرخه را در سال جدید نیز دنبال خواهند کرد، اما برخی مشکلاتی که این طرح در اجرا با آن مواجه بوده، توجه مسوولان شهری برای رفع این نواقص را می‌طلبد.

### تجربه دیگر شهرهای دنیا

دوچرخه در بسیاری از کشورهای پیشرفته به عنوان نوعی مد حمل و نقلی مناسب و به صرفه شناخته است، از جمله کشورهای پیشرو در استفاده از دوچرخه به عنوان سیستم درون‌شهری، می‌توان چین، هلند، دانمارک، آلمان، انگلستان، کانادا، آمریکا و استرالیا را نام برد.

چین که پرجمعیت‌ترین کشور دنیاست، بیشترین درصد استفاده از سیستم دوچرخه را نیز بین شهرهای دنیا به خود اختصاص داده است. در شهر شیجیاژوهانگ 55/8 درصد و در تیجیان 52/7 درصد از سفرهای داخل شهری توسط دوچرخه انجام می‌گیرد.

دوچرخه‌سواری در آمستردام هلند بهترین شیوه حمل و نقل در شهر و جزیی از زندگی مردم این شهر به حساب می‌آید. دوچرخه در شهر گروننگن، بیش از 38 درصد و در آمستردام 27 درصد از سهم سفرها را به خود اختصاص می‌دهد.

در آلمان نیز دوچرخه، در شهرهای مینستر، فریبورگ 27 درصد و در مونیخ، برلین و فرانکفورت، بیش از 10 درصد کل سفرها را به خود اختصاص می‌دهد.

احداث 1000 خانه دوچرخه تا پایان امسال

امروزه در مدیریت ترافیک شهرهای دنیا توسعه دوچرخه‌سواری نقش بسیار مهمی دارد به طوری که این امر در بیشتر کشورهای پیشرفته نیز مورد استفاده قرار گرفته است.

نکته: بسته‌بودن در شیشه‌ای جایگاه‌های ویژه کرایه دوچرخه در اکثر ساعات روز، مشخص نبودن مسیرهای ویژه تردد دوچرخه‌سوارها و جدی گرفته نشدن این حریم از سوی رانندگان خودروها، مهم‌ترین گلیه‌های شهروندان علاقه‌مند به استفاده از دوچرخه در سطح شهر است

دوچرخه نسبت به سایر وسایل نقلیه ارزان‌تر، پاک‌تر، کم‌حجم‌تر و تعمیر و نگهداری آن آسان‌تر است و در صورت عمومیت گامی در راه بهبود سلامت جسمی جامعه خواهد بود. برای همین شهرداری تهران از سال 1385 تلاش کرده تا این وسیله نقلیه را نیز وارد چرخه حمل و نقل کند، در این راستا قرار است تا سال آینده تعداد خانه‌های دوچرخه به یک‌هزار برسد. دبیر انجمن دوچرخه‌سواری شهرداری تهران با بیان این که سال 86 بحث‌های تحقیقاتی در این زمینه در شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک صورت گرفت و منطقه 8 به عنوان پایلوت این امر انتخاب شد، توضیح می‌دهد: تا پایان سال 89 حدود 112 کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه در شهر تهران احداث شده بود و این در حالی است که با اضافه شدن 138 کیلومتر دیگر به این مقدار، هم‌اکنون شهر تهران دارای 250 کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه‌سواری است.

منوچهر دانشمند درخصوص ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری می‌گوید: گرچه نمی‌توان یک دوچرخه‌سوار را محدود به یک مسیر کرد، اما ایجاد مسیرهای ویژه می‌تواند سهم بسزایی در ایمنی دوچرخه‌سواران داشته باشد.

وی به روند احداث خانه‌های دوچرخه پرداخته و از احداث 1000 خانه دوچرخه در سال 91 خبر داده و می‌افزاید: تا پایان سال 89 تعداد 63 خانه دوچرخه در شهر تهران مورد بهره‌برداری قرار گرفته که در حال حاضر بالغ بر 90 خانه دوچرخه در سطح تهران قابل بهره‌برداری است. طبق طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تا پایان سال 91 باید 1000 خانه دوچرخه در سطح پایتخت احداث شود.

وی با بیان این که در آینده‌ای نه‌چندان دور تهران به شهر دوچرخه‌سوارها تبدیل خواهد شد، می‌گوید: در حال حاضر رقمی بالغ بر 3 هزار دستگاه دوچرخه در شهر تهران فعال هستند که قرار است تا پایان سال 91 این تعداد افزایش قابل توجهی یابد.

تشکری‌هاشمی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران نیز افزودن دوچرخه به مدهای حمل و نقلی تهران را از اولویتهای مهم سال 91 اعلام کرده و در این راستا به تجهیز و توسعه مسیرهای ویژه دوچرخه اشاره می‌کند.

گلیه شهروندان از برخی مشکلات

این روزها منطقه 22 (شمال غرب تهران) و منطقه 20 (جنوب تهران) مجهز به خطوط ویژه دوچرخه و ایستگاه‌های دوچرخه شده‌اند و دیگر مناطق نیز ایجاد این مسیرها را در برنامه دارند.

هر چند طرح استفاده از دوچرخه در حمل و نقل‌های درون‌شهری پایتخت کم و بیش مورد استقبال شهروندان و بخصوص جوانان قرار گرفته، اما وجود برخی مشکلات و نواقص زمینه بی‌انگیزگی علاقه‌مندان را نیز فراهم آورده است.

بسته‌بودن در شیشه‌ای جایگاه‌های ویژه کرایه دوچرخه در اکثر ساعات روز، مشخص نبودن مسیرهای ویژه تردد دوچرخه‌سوارها و جدی گرفته نشدن این حریم از سوی رانندگان خودروها به طوری که دوچرخه‌سوارها هنگام تردد در سطح شهر احساس ناامنی می‌کنند، از مهم‌ترین گلیه‌های شهروندان علاقه‌مند به استفاده از دوچرخه در حمل و نقل‌های کوتاه‌شان در سطح شهر است.

البته موارد دیگری را نیز برای استفاده از دوچرخه آن هم در تهران مطرح می‌کنند که از جمله می‌توان به شیب شمالی و جنوبی تهران اشاره کرد که در بعضی مناطق استفاده از این وسیله نقلیه سودمند را مشکل می‌کند.

منوچهر دانشمند، دبیر انجمن دوچرخه‌سواری شهرداری تهران در این باره می‌گوید: اجرای این طرح در مناطق مرکزی تهران با مشکل خاصی مواجه نیست، تنها مشکل موجود، عرض کم برخی خیابان‌هاست اما در مناطقی مانند 3 و یک که معابر شیب‌تندی دارند یا باید از دوچرخه‌های خاص استفاده شود یا مانند برخی کشورها مسیرها به صورت یکطرفه و موافق شیب باشد.

شاید امروز، جایگزین کردن دوچرخه به جای اتومبیل و موتورسیکلت برای ما غیرقابل تصور باشد، اما شاید در آینده نزدیک روزی فرا برسد که در هر خانه‌ای یک یا 2 نفر از اعضای خانواده برای تردهای شهری خود گزینه دوچرخه را به عنوان وسیله حمل و نقلی پاک، ایمن و ارزان انتخاب کنند، اما این مهم محقق نمی‌شود مگر این که مسوولان شهری با برنامه‌ریزی مدونی در این زمینه ضمن فراهم آوردن زیرساخت‌های لازم، موانع و مشکلات موجود برای نهادینه کردن فرهنگ استفاده از دوچرخه در سفرهای درون‌شهری را از میان بردارند.

به این ترتیب شاید بتوان به این گزینه حمل و نقلی نیز به عنوان راهکاری به ظاهر کوچک اما تاثیرگذار برای بهبود آلودگی هوا و کاهش بار ترافیک شهر به طور جدی اندیشید.

پوران محمدی / گروه جامعه