

تهرانی‌ها دوچرخه‌سوار می‌شوند؟

دور و برتان را نگاه می‌کنید از اتوبوس خبری نیست، تاکسی‌ها هم برای شما ناز می‌کنند، چون از سرعت بالا و ویراژ دادن می‌ترسید ...



جام جم آنلاین: دور و برتان را نگاه می‌کنید از اتوبوس خبری نیست، تاکسی‌ها هم برای شما ناز می‌کنند، چون از سرعت بالا و ویراژ دادن می‌ترسید پس دور موتورهای مسافرکش را هم کلاً خط کشیده‌اید. تورم برای چند بار پیاپی تأثیرش را روی نرخ کرایه تاکسی‌ها و حتی اتوبوس و مترو هم گذاشته و آن را در اکثر مسیرها دو برابر کرده است، هر ساعت که می‌گذرد ترافیک سنگین‌تر می‌شود، آلودگی هوا هم که جای خودش را دارد.

هنوز درگیر حساب و کتاب هستید که یک دوچرخه‌سوار آهسته و رکاب‌زن از کنارتان عبور می‌کند، بدون این‌که ساعت‌ها در ترافیک کشدار عصرگاهی محکوم به تحمل این شرایط باشد. حالا که گرانی کرایه‌ها از یک‌سو، کمبود تاکسی و اتوبوس و ترافیک سنگین خیابان‌ها از سوی دیگر اعصاب‌تان را خط‌خطی می‌کند، فکر یک دوچرخه که بتواند شما را با کمترین هزینه و بدون معطلی در ترافیک به مقصد برساند، وسوسه‌کننده است. شاید خیلی از ما آنقدر به رفت و آمد با خودروی شخصی یا تاکسی، اتوبوس و مترو عادت کرده‌ایم که حتی فکر این‌که یک روز بخواهیم مسیر خانه تا محل کار، دانشگاه، مرکز خرید و... را با دوچرخه رکاب بزنیم، غیرقابل تصور یا خنده‌دار به نظر بیاید.

فکر می‌کنیم در زندگی شهری و مدرن امروز دیگر کمتر کسی حاضر است در این ترافیک سنگین و هوای آلوده، کیلومترها تا رسیدن به مقصد انرژی بگذارد و رکاب بزند، در حالی که این وسیله کوچک پاک‌ترین وسیله حمل و نقل عمومی است و همه‌گیر شدن استفاده از آن می‌تواند آسمان غبار گرفته و دودآلود شهرمان را دوباره پاک و آبی کند.

این الگوی حمل و نقلی با این که چند سالی است به عنوان نسخه‌ای برای کلاف سردرگم ترافیک کلانشهرها و بخصوص پایتخت تجویز شده، اما هنوز زیرساخت‌های لازم به منظور ایجاد انگیزه در شهروندان برای استفاده از دوچرخه به عنوان وسیله نقلیه‌ای سبز و پاک در سفرهای شهری روزانه‌شان فراهم نشده است. با این حال مسئولان ترافیک شهری همچنان امیدوارند که این وسیله نقلیه در آینده‌ای نه‌چندان دور بار سنگینی از دوش خیابان‌های ترافیک‌زده شهرمان بردارد.

طرحی با سابقه نه‌چندان موفق

ایجاد مسیرهای ویژه تردد دوچرخه در کلانشهرها در قالب مصوبه‌ای از سوی شورای عالی شهرسازی و معماری کشور از سال 86 مورد توجه مسئولان شهری و توسعه سیستم دوچرخه‌سواری به عنوان سیاست جدید شهرداری‌ها به منظور کاهش بار ترافیک و آلودگی هوا در پی اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین در دستور کار قرار گرفت.

اواسط دهه 70 بود که احداث مسیرهای ویژه دوچرخه در پایتخت نیز از سوی مسئولان ترافیکی شهر مطرح شد. 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 برجسته شد. پس از این تجربه ناموفق از چند سال پیش در رویکردی جدید توسعه مسیرهای دوچرخه‌سواری این بار در مناطق شرقی و غربی پایتخت مورد توجه قرار گرفت و در این راستا منطقه 8 به دلیل خیابان‌های عریض و مسیرهای کم‌شیب به عنوان اولین مناطق تهران دارای مسیرهای ویژه، ایستگاه‌های دوچرخه و همچنین دوچرخه‌های مخصوص شد.

حالا تعدادی از مناطق پایتخت از جمله منطقه 22 (شمال غرب تهران) و منطقه 20 (جنوب تهران) مناطق 10، 12، 8 و... مجهز به خطوط ویژه دوچرخه و ایستگاه‌های دوچرخه شده و دیگر مناطق نیز ایجاد این مسیرها را در برنامه دارد. هرچند طرح استفاده از دوچرخه در حمل و نقل‌های درون‌شهری کم و بیش مورد استقبال شهروندان و بخصوص جوانان قرار گرفته، اما وجود برخی مشکلات و نواقص که متأسفانه در این سال‌ها نیز تلاشی برای رفع آنها نشده، زمینه‌ای شده برای این‌که شهروندان به حمل و نقل با دوچرخه در سطح شهر روی خوشی نشان ندهند.

ایستگاه‌های دوچرخه؛ مهجور در شهر

در میان ازدحام چهارچرخه‌ها در ترافیک سنگین خیابان‌ها و موتورسیکلت‌هایی که با اصوات نخراشیده و دود سیاه رنگ و غلیظ آگروزشان در معابر تنگ و باریک یا در لابه‌لای عابران در پیاده‌روها با ویراژ دادن و حرکات مارپیچ در تلاش هستند تا راه حرکتشان را باز کنند، اتاقک نسبتاً بزرگی با ویرترین‌های شیشه‌ای در گوشه‌ای از خیابان خودنمایی می‌کند.

دوچرخه‌های رنگارنگ در اندازه‌های مختلف درون ویتربین‌های شیشه‌ای، شاید دل از رهگذرانی را که سوار بر خودروی شخصی یا تاکسی و اتوبوس از آن محل می‌گذرند، ببرد، اما در عمل کمتر کسی زحمت کرایه یکی از آنها را به خودش می‌دهد. ایستگاه‌های کرایه دوچرخه که در روزهای ابتدای آمدن‌شان به سطح شهر، بسیاری از شهروندان مشتاقانه نگاه‌شان می‌کردند حالا در طول روز شاید شمار افرادی که سراغی از آنها می‌گیرند به تعداد انگشتان دست هم نرسد.

ایستگاه‌های کرایه دوچرخه در شهرمان تقریباً در بیشتر ساعات روز مهجور مانده و کمتر شهروندی سراغی از آنها می‌گیرد، چرا؟

دوچرخه‌سواری با احساس ناامنی

مسئولان ترافیک شهری می‌گویند، ایستگاه‌های کرایه دوچرخه 3000 عضو فعال دارد اما وقتی پای درد دل آنها می‌نشینیم می‌بینیم که خیلی از همین اعضای فعال هم برای کرایه کردن دوچرخه و هم برای دوچرخه‌سواری در سطح شهر مشکلات زیادی دارند.

نکته: هرچند استفاده از دوچرخه در حمل و نقل‌های درون‌شهری مورد استقبال شهروندان قرار گرفته، اما وجود برخی مشکلات که متأسفانه در این سال‌ها تلاشی برای رفع آن نشده موجب شده شهروندان به دوچرخه سواری در شهر روی خوشی نشان ندهند حمیدرضا هفده ساله ساکن منطقه 8 تهران از آن دسته نوجوانانی است که می‌گوید از همان ابتدای راه‌اندازی ایستگاه دوچرخه در محل زندگی‌شان، از مشترک‌های دائمی این طرح بوده، اما معتقد است برخی مشکلات باعث شده که طرح دوچرخه‌سواری در منطقه‌شان با وجود علاقه‌مند بودن خیلی از شهروندان با استقبال مورد انتظار مواجه نشود.

وی این‌طور توضیح می‌دهد که در این منطقه به دلیل متراکم بودن جمعیت بخصوص در ساعات عصرگاهی پیاده‌روها مملو از عابران است، معابر و خیابان‌ها نیز به دلیل اختصاص یک لاین عبوری به خطوط (بی.آر.تی) با ازدحام خودروهای شخصی مواجه است که این عوامل دست به دست هم داده تا معابر منطقه در اکثر ساعات شلوغ باشد.

این نوجوان با بیان این‌که دوچرخه‌سوارها در مسیرهای ویژه دوچرخه احساس امنیت نمی‌کنند، می‌گوید: دوچرخه سواری در چنین شرایطی بسیار دشوار است، از یک طرف باید مراقب خودروهای عبوری باشیم، از طرف دیگر گاهی اوقات خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها به خطوط ویژه دوچرخه‌سوارها وارد می‌شوند و به همین دلیل دوچرخه‌سواری در این مسیرها با سختی‌هایی مواجه است و شهروندان برای دوچرخه‌سواری حتی در مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری هم نگران وقوع تصادف احتمالی با خودروها هستند.

ایستگاه‌های نیمه‌تعطیل

برخی شهروندان هم از بی‌برنامه بودن ایستگاه‌های کرایه دوچرخه در سطح شهر گلایه‌مند هستند. شهروند دیگری در این زمینه می‌گوید: خیلی از اهالی محل با وجود این‌که چند سالی از راه‌اندازی ایستگاه کرایه دوچرخه در محل زندگی‌شان می‌گذرد، اما هنوز به درستی نمی‌دانند که این جایگاه‌ها چه ساعتی فعال است تا شهروندان علاقه‌مند بتوانند دوچرخه کرایه کنند.

وی این را هم می‌گوید که تقریباً در بیشتر ساعات روز در ورودی این ایستگاه‌ها بسته است و شهروندانی که گاهی اوقات به صورت تفتنی هم با دیدن دوچرخه‌ها سر ذوق می‌آیند، وقتی برای کرایه دوچرخه به این ایستگاه‌ها مراجعه می‌کنند دست خالی برمی‌گردند. بسته بودن در جایگاه‌های کرایه دوچرخه حتی در روزهای تعطیل هم گزارش شده که موجب گلایه شهروندان هم شده است و به همین دلیل ایستگاه‌های کرایه دوچرخه تقریباً بلااستفاده مانده و فقط دوچرخه‌ها است که از پشت ویتربین شیشه‌ای به شهروندان علاقه‌مند چشمک می‌زند.

افزایش خانه‌های دوچرخه؛ چند پرسش

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، به همین دلیل 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 هزار برسد. دبیر انجمن دوچرخه‌سواری شهرداری تهران با بیان این‌که 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.

تشكري‌هاشمي معاون حمل و نقل و ترافيك شهرداري تهران نيز افزودن دوچرخه به مدهاي حمل و نقلي تهران را از اولويت‌هاي مهم سال 91 اعلام کرده و در اين راستا به تجهيز و توسعه مسيرهاي ويژه دوچرخه اشاره مي‌کند. مديريت شهري پايتخت از توجه جدي‌تر به دوچرخه‌سواري در ميان شهروندان تهرياني سخن مي‌گويد در حالي‌که براي مشکلاتي که در جايگاه‌هاي کرايه دوچرخه در سطح شهر ديده مي‌شود و شهروندان هم به آن اشاره مي‌کنند، هنوز چاره‌اندوشي نکرده‌اند.

اين‌که چرا کيوسک‌هاي پر از دوچرخه کنار پياده‌روها بلااستفاده مانده است؟ آيا تهران با پياده‌روهاي سنگلاخي و ناهموار که پياده‌روي با پاي سالم هم روي آن دشوار است ظرفيت دوچرخه‌راني دارد؟ آيا ازدحام جمعيت در مسيرهاي عبور دوچرخه و آلودگي هوا امکان اين ورزش سالم را به شهروندان مي‌دهد؟

نظرسنجي از شهروندان

شايد جايگزين کردن دوچرخه به جاي خودروي شخصي و موتورسيکلت به عنوان يك مدل حمل و نقلي مورد استقبال شهروندان به اين زودي‌ها امکان‌پذير نباشد، اما شايد در آينده نه‌چندان دور روزي فرا برسد که حداقل يك عضو خانواده براي تردهاي شهري خود گزينه دوچرخه را به‌عنوان وسيله حمل‌ونقلي پاك، ايمن و ارزان انتخاب کند و اين هدف محقق نمي‌شود مگر اين که در وهله اول مشکلات و نواقصي که مانع استقبال شهروندان از الگوي دوچرخه‌سواري در سفرهاي شهري شده است، برطرف شود. نظرسنجي از شهروندان بخصوص همان 3000 نفعي که از اعضاي ثابت خانه‌هاي دوچرخه در شهر هستند، مي‌تواند کمک خوبي براي شناسايي مشکلات و نواقص موجود به مسئولان شهري باشد تا همراه با هدف متوليان امر براي توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواري با رفع نواقص و مشکلات موجود، رغبت شهروندان نيز به استفاده از اين مدل حمل و نقلي افزايش يابد.

پوران محمدي / گروه جامعه