

«طرح ترافیک» نانی بیات در سفره تیریزی‌ها/ اجرا با کدام پشتوانه و توجیه!

چند صبحی است که اجرای طرح ترافیک در هسته مرکزی شهر تبریز به ترجیع‌بند سخنرانی‌ها و راهکارهای به زعم خودشان؛ کارشناسی شده مسئولان سیاسی و اجرایی استان شده تا برای درمان بیماری عود کرده و مزمن آلودگی هوا و ترافیک مرکز شهر، به نوشدارویی پناه ببرند که عواقب و مضرات آن بی‌تردید بیش از منافع آن خواهد بود.

کسی تا این اندازه نسخه‌ای به نام «طرح ترافیک» را برای تیریزی جماعت نمی‌پیچید. اما آلودگی شدید و با درجه «هشدار» هوا در روزهای زمستان، بار دیگر این طرح نا آزموده را بر روی میز بسیاری از مدیران و کارشناسان ترافیک آورد

به گزارش **خبرگزاری فارس** از تبریز، چند صبحی است که اجرای طرح ترافیک در هسته مرکزی شهر تبریز به ترجیع‌بند سخنرانی‌ها و راهکارهای به زعم خودشان؛ کارشناسی شده مسئولان سیاسی و اجرایی استان شده تا برای درمان بیماری عود کرده و مزمن آلودگی هوا و ترافیک مرکز شهر، به نوشدارویی پناه ببرند که عواقب و مضرات آن بی‌تردید بیش از منافع آن خواهد بود. تاکنون کسی در تبریز تا به این حد احساس خطر نمی‌کرد. کسی آلودگی را جدی نمی‌گرفت. اگر هم، صدایی و ناله‌ای بلند می‌شد در همان روزهای نخست به علت تغییر شرایط جوی به کلی فراموش می‌شد. کسی تا این اندازه نسخه‌ای به نام «طرح ترافیک» را برای تیریزی جماعت نمی‌پیچید. اما آلودگی شدید و با درجه «هشدار» هوا در واپسین روزهای پاییز و اوایل زمستان، بار دیگر این طرح نا آزموده را بر روی میز بسیاری از مدیران و کارشناسان ترافیک آورد تا بدین ترتیب هم از آلودگی هوا بکاهد و هم تکلیف ترافیک هسته مرکزی تبریز را یکسره کنند! در این میان هم صد البته کسی که بیشتر محکوم و متهم شد مردمی بودند که به ناچار و به خاطر نبود سیستم‌های ارزان، پاک و سریع حمل و نقل عمومی از خودروهای شخصی برای جابه‌جایی در شهر تبریز و مرکز آن استفاده می‌کنند. تاوان سستی و بی‌خیالی مدیران یک دهه گذشته تبریز را اکنون باید شهروندانی بپردازند که چاره‌ای جز تردد با خودروهای شخصی در بافت مرکزی شهر ندارند. اما برخی مدیران ارشد غافل از مشکلاتی که با اجرای این طرح برای اقشار متوسط به پایین ایجاد خواهند کرد طرحی را با تبلیغ بسیار برای تبریز تجویز کرده‌اند که پیشتر استاندار سابق و حتی فرماندار نیز بر ناکارآمد بودن آن و بروز نارضایتی‌های اجتماعی و چه بسا سیاسی واقف بوده‌اند. تردیدی نیست که همه مدیرانی که با اشتیاق و افتخار از اجرای طرحی چنین «محدود کننده» و «سلبی» سخن می‌گویند هرگز دغدغه مسافرت به مرکز شهر و جابه‌جایی خود و خانواده‌شان را نخواهند داشت. برای آنها راننده‌های شخصی و یا خودروهای اداری پلاک قرمز در دسترس خواهد بود و یا در خوشبینانه‌ترین حالت به خاطر توان مالی بالا از تاکسی تلفنی‌های گران قیمت استفاده خواهند کرد. اما طبقه متوسط به پایین شهر و نیز بسیاری از مسافران روزانه که از شهرها و روستاهای استان‌های همجوار برای امرار معاش و عمدتاً درمان پزشکی به این شهر می‌آیند باید تاوان طرحی را بدهند که مدیران و برنامه‌ریزان چند سال گذشته تبریز با خیال راحت چشم بر آن پوشیدند و با اجرای برخی طرح‌های مطالعه نشده و یا با مطالعه ناقص و محدود و اجرای ناصحیح آن بر مشکلات ترافیک شهری دامن زدند. چرا که تخلیه موقت یک معبر از ازدحام خودروها سبب انتقال آن ترافیک به داخل معابر کوچک، محلات، خیابان‌های مجاور و در نتیجه سرایت ترافیک به کل شهر و سرگردانی مسافران و شهروندان گردید. اکنون نیز به نظر می‌رسد با فراهم نبودن زیرساخت‌های اجرایی این طرح باز در بر روی همان پاشنه می‌چرخد و برخی از مدیران و کارشناسان که دانش ترافیکی خویش را در پشت صندلی‌های دانشگاه‌ها فرا گرفته و بر انتقال عینی و صرف تجربه شهرهای خارجی بدون توجه به بافت سنتی و فرهنگ خاص تبریز تاکید می‌ورزند نسخه‌ای را پیچیده‌اند که نتایج آن از همین ابتدا روشن است. کافی است تا با اندکی نگاه منطقی و منصفانه به تبعات این طرح نظر انداخته شود: 1) کرایه تاکسی‌ها به شدت افزایش خواهد یافت. شاید در روزها و هفته‌های اول کنترل شدیدی بر روی این مسئله وجود داشته باشد اما تجربه نشان داده است که بعد از یک مدت کوتاه تاکسی‌داران اسب خود را خواهند راند و مسافران بخت برگشته ناگزیر به تحمل شرایط تحمیلی تاکسی‌داران خواهند بود. موضوعی که فرماندار تبریز هم از تبعات آن ابراز نگرانی کرده و گفته: «در صورت اجرای طرح ترافیکی، حداقل سه سال قیمت خدمات حمل و نقل عمومی نباید افزایش یابد». گویا خود فرماندار هم به برخی وعده‌ها و خبرها امیدوار نیست. به باور بسیاری این طرح کاملاً برای خدمت و ارائه یک فرصت ویژه برای تاکسی‌های این شهر است و لاغیر! دادن یک امتیاز مخصوص برای قشری محدود از شهروندان و سلب امتیاز از گروه کثیری از شهروندان. 2) بسیاری از مغازه‌داران و بازاریان از شرایط پیش آمده متضرر خواهند شد. چرا که این منطقه نبض اقتصادی شهر است و طبیعی است که دیگر شهروندان چندان راغب به سفر به این منطقه و انجام خرید نخواهند داشت. به تدریج بازار تبریز از مسافران و مشتریان خالی گشته و ابهت و شکوه و جلال خویش را در معرض تهدید خواهد دید. 3) پارکینگ‌های واقع در این محدوده جوابگوی حجم عظیم خودروها نخواهد بود و به زودی نرخ تعرفه آنها سر به آسمان خواهد ساخت. حتی اگر مدیران ترافیک و متولیان نظارت شهری ادعا کنند که بر موضوع، کنترل و نظارت خواهند داشت اما رانته‌ها و برخی تبعیض‌ها در بطن اجتماعی شهر بروز کرده و باعث تشدید ناهنجاری‌ها مربوطه خواهد شد. همه کارشناسان اعم از موافق و مخالف اجرای طرح بر این موضوع متفق‌القول هستند که زیرساخت‌های اجرایی طرح که مهمترین آن وجود پارکینگ‌ها و جای پارک‌های کوتاه مدت است در حاشیه این محدوده فراهم نیست. تا آنجا که شهرام دبیری در مورد اساسی‌ترین زیر ساخت اجرای طرح یعنی تامین پارکینگ‌های کافی و متناسب و ارزان قیمت در اظهارنظری می‌گوید: قرار نیست پارکینگ‌های متعددی در ابتدای محدوده‌های طرح ترافیک احداث شود بلکه باید شهروندان از وسائط نقلیه عمومی برای تردد در این محدوده استفاده کنند! رسول درسخوان عضو شورای اسلامی شهر تبریز اما با تردید به این طرح نگریسته و با انتقاد از اینکه چنین طرح مهمی در شورای شهر تبریز به عنوان متولی اصلی ترافیک شهر و تردد شهروندان به بحث و تصویب گذاشته نشده به صراحت اعلام کرده که: «این شهر نیازمند تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی است، اگر تمام این طرح‌ها اجرا شود ولی سیستم حمل و نقل عمومی کارآمدی وجود نداشته باشد هیچ یک از این طرح‌ها موثر واقع نخواهد شد.» بدیهی است که بعد از اجرای طرح و بروز برخی ناهمانگی‌ها و نارضایتی‌های احتمالی، شهروندان تنها شهردار و شورای شهر را مقصر خواهند دانست و نه دیگران را! ساده‌تر بگوییم: این طرح نان بیانی است که شورای ترافیک استان بر سفره شورای چهارم و شهرداری تبریز می‌گذارد! 4) بنا به اعلام پیشنهاد دهندگان و موافقان این طرح، که عمده آنها خارج از مدیریت شورایی و شهرداری تبریز بوده‌اند! بر اساس استعلام‌های صورت گرفته هم اکنون 288 خانوار در محدوده این طرح ساکن هستند که برای آنها کارت تردد رایگان و مجوز عبور صادر خواهد شد. یک نکته اینجا مبهم است. آیا برای هر خانوار تنها یک مجوز صادر می‌شود؟ اگر خانواری به لحاظ وسعت و جمعیت دارای دو خودرو باشد تکلیفش چیست؟ آیا غیر از تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها و این 288 خودرو، هیچ خودروی دیگری حق تردد در این محدوده را نخواهد داشت؟ بدیهی است که چنین نخواهد بود و به زودی پدیده‌ای به نام فروش و حتی ارائه و اعطای کارت تردد برای برخی افراد، گروه‌ها و شخصیت‌ها صادر خواهد شد و مجوز تردد به رانتی تبدیل خواهد شد که برخی از متولیان یا صاحب منصبان به لحاظ روابط خود دریافت خواهند کرد. تبعات فروش مجوز تردد در محدوده، چهره خواهد گشود تا بار دیگر فاصله بین غنی و فقیر، دارا و ندار، و رابطه‌مند و فرد بدون پارتی، خود را بر فضای اجتماعی شهر تحمیل خواهد کرد. چمنی فرماندار سابق تبریز هم با اشاره به این موضوع مخالفت خود را با فروش ورودی به محدوده ترافیک اعلام کرده و گفته: با این اقدام پیش‌بینی می‌شود دستیابی به اهداف نهایی طرح غیرممکن باشد. در این بین صدالبته سر کسی بی‌کلاه نمی‌ماند جز همان شهروندان بخت برگشته طبقه متوسط جامعه که با هزاران مشقت و قرض، خودرویی برای خود و خانواده خویش خریده‌اند! 5) بررسی طرح‌های اجرا شده توسط مدیران ترافیکی شهر و شورای ترافیک استان و شهرستان در طی سالیان گذشته، عمدتاً بر محور سلب امتیاز، ایجاد محدودیت برای شهروندان و بالابردن هزینه شهروندانی استوار بوده است. یعنی به جای تامین زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی و راه‌اندازی و تقویت این ناوگان در درجه اول و فرهنگ‌سازی و تشویق مردم به استفاده از ناوگان‌های عمومی در درجه دوم، از راه‌های «سلبی» برای حل یک مشکل استفاده شده است. به عبارت ساده‌تر به جای برخورد با علت، اکنون با معلول برخورد می‌شود که بی‌تردید تبعات گسترده اجتماعی و اقتصادی و سیاسی خواهد داشت. نگاهی به همه

طرح‌ها صدق این گفته را تایید می‌کند. یک طرفه کردن خیابان‌ها و معابر به جای تعریض آنها، نصب تابلو «توقف ممنوع» بر اکثر خیابان‌ها و معابری که از قضا تردد و ترافیک چندانی هم ندارند، یک طرفه کردن بزرگ‌ترین و اصلی‌ترین محور غرب به شرق تبریز (خیابان امام خمینی) به خاطر اجرای طرح پیرایه بی.آر.تی و حتی تحمیل هزینه‌های سنگین پارکبان بر دوش شهروندان در راستای ایجاد محدودیت برای شهروندانی است که خودرو شخصی دارند. به عبارت دیگر از نگاه مسئولان ترافیکی تبریز، دارندگان خودروهای شخصی گناهکاران بزرگی هستند که هر روز باید حلقه مقررات خودساخته بر گلولی آنها تنگ‌تر شود! غافل از اینکه هیچ کس نمی‌خواهد هزینه‌ها و دردهای تصادف و بنزین و استهلاک و ... را تحمل کند اما از روی ناچاری و به خاطر خانواده، خودروی خود را به سطح خیابان‌های پرتراffic می‌کشد. (6) برنامه‌ریزان ترافیکی شهر به جای محاکمه و متهم سازی کسانی که برنامه‌های توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و راه اندازی مترو این شهر را به خاطر سستی‌ها و کج سلیقگی‌ها و خود رایی‌های خود در سال‌های گذشته جدی نگرفتند اکنون به دنبال آن هستند تا حلقه مشکلات شهروندان را تنگ‌تر کنند. خود آنها خوب می‌دانند که عامل اصلی آلودگی هوای تبریز در کجا قرار دارد و از کجا آب می‌خورد اما خودروهای شخصی را مقصر قلمداد می‌کنند. علت ترافیکی هسته مرکزی شهر شاید بر دوش خودروهای شخصی باشد اما قطعاً تمام آن نیست. اگر موافقان اجرای این طرح این قدر در اجرای طرح خود مطمئن و جدی هستند بی‌زحمت ابتدا به خارج کردن بسیاری از ادارات مرکزی از هسته مرکزی شهر اقدام کنند. در آن صورت به سرعت خواهند دید که خیابان‌های مرکزی شهر چگونه خلوت می‌شود! (7) اجرای این طرح زمانی می‌تواند موثر واقع شود که بسیاری از زیرساخت‌های آن فراهم باشد. قبل از اجرای این طرح باید پیگیری مشکلات و امور مردم از طرقی که نیازی به سفرهای شهری نباشد در دستور کار قرار گیرد. به عبارت دیگر یک شهروند مجبور نباشد به خاطر یک کار ساده و پیگیری یک نامه از این سوی شهر به مرکز شهر بیاید. آیا سیستم اتوماسیون ادارات و نحوه جوابگویی آنها به مراجعه‌کنندگان اینگونه است؟ متأسفانه این بستر ضروری یعنی دولت الکترونیک و شهروند الکترونیک در شهر تبریز فراهم نیست. صادق نجفی شهردار تبریز هم با وجودی که بر ضرورت اجرای طرح اشاره دارد اما در عین حال تلاش برای کاهش حجم سفرهای درون شهری را ضرورت انکارناپذیر دانسته و می‌افزاید: «برای تحقق این امر مدیریت شهری و دیگر دستگاه‌های مسئول لازم است نسبت به ایجاد، تقویت و توسعه زیرساخت‌های شهر و شهروند الکترونیک در تبریز اقدام عملی کنند.» هنوز که هنوز است اکثر ادارات استان به پرسش‌های تلفنی شهروندان پاسخ درخور نمی‌دهند و هرگونه جواب و راه‌اندازی کار و بار مردم را به حضور فیزیکی فرد منوط و مشروط کرده‌اند. در حالیکه در شهر تهران این موضوع تقریباً نهادینه شده است. هنوز که هنوز است مدیران و کارمندان ادارات به مشتریان و مراجعه‌کنندگان خود تا آن اندازه اعتماد ندارند که سؤالات و مشکلات آنها را از طریق غیرحضوری، اینترنتی و تلفنی و ... حل کرده و پیگیری کنند. با چنین سیستم فرسوده و متروک شده در سطح جهان چگونه انتظار داریم که سفرهای درون شهری کاهش یابد؟ آیا مدیران ارشد شهری دستورالعملی در این رابطه برای ادارات و سازمان‌ها صادر کرده‌اند و یا نه فقط شعار داده‌اند؟ (8) با آغاز اجرای این طرح پدیده دیگری به نام «موتورسواران» باب خواهد شد. چرا که به لحاظ سبک بودن این وسیله و مقررات مترتب بر آن و توان مانور بالا استقبال از آن نیز بالا خواهد رفت. معضلی که اکنون شهر تهران با آن مواجه است. موتورسیکلت وسیله سریع و مفیدی است اما افزایش تعداد آنها و رغبت برای استفاده از آن می‌تواند چهره شهر و قوانین فرهنگ شهری را دستخوش تغییرات گسترده‌ای کند. آیا طراحان و موافقان برای این موضوع هم فکری کرده‌اند؟ (9) اما مهم‌ترین تاثیر اجرای طرح بر بدنه معابر، کوچه‌ها و خیابان‌های کم عرض و کم توان مجاور این طرح خواهد بود. چرا که این معابر به محلی برای پارک بلند مدت خودروهای شهروندان تبدیل خواهد شد و تنش‌های اجتماعی میان همسایگان و ساکنان این محلات و خیابان‌ها و رانندگان را تشدید خواهد کرد. پدیده‌ای که با اجرای طرح‌هایی نظیر بی.آر. تی و خیابان‌های یک طرفه مشروط (خیابان‌هایی که فقط تاکسی‌ها مجوز عبور از آنها را دارند) مانند مارالان، خوابگاه ولیعصر، فلسطین و حافظ و طالقانی و ... کاملاً مشهود است. ای کاش کارشناسان محترم قبل از اجرای این طرح نظر ساکنان این محلات را هم می‌پرسیدند تا ببینند که همه خودروهایی که قبلاً در حاشیه این خیابان‌ها پارک می‌شدند اکنون به درون کوچه‌های 4 و 6 متری کشیده شده و مشکلات عمده‌ای را برای اماکن و مسکن کوی‌ها و محلات اطراف ایجاد کرده است. بنابراین حل مقطعی یک مشکل دلیل بر حل قطعی و اصولی آن نیست. بر اساس آخرین آمار هم اکنون 74 رشته خیابان یک طرفه در شهر تبریز وجود دارد. آیا این تعداد خیابان‌های کم عرض و محدود کننده، نشانه بی‌توجهی مدیران گذشته این شهر به موضوع توسعه شریان‌های اصلی و تسهیل رفت و آمد شهروندان نیست؟ آیا این تعداد خیابان (که بهتر است اسم آنها را کوچه گذاشت!) در شان شهری است که ادعای توسعه یافتگی آن در دوران مدیریت قبلی شهرداری گوش فلک را کر می‌کرد؟ چرا در مورد تعریض و توسعه و نوسازی این معابر فکری نشده است؟ بررسی‌ها نشان می‌دهد که از زمان اجرای همه طرح‌های ترافیکی، مشکلات ترافیکی تبریز نه تنها حل نشده بلکه تشدید شده است چرا که باعث افزایش تردد خودروها برای یافتن جای پارک مناسب برای خودروها شده است. انتقال گره ترافیکی از یک نقطه به نقطه‌ای دیگر هنر نیست. پاک کردن صورت مسئله است. باید فکری اساسی برای حل مشکل ترافیکی تبریز اندیشید که در راس آن توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی نظیر قطار شهری و اتوبوس‌ها قرار دارد. (10) تشویق مردم به استفاده کمتر از خودرو شخصی، ترغیب و توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری، استفاده روزمره خود مدیران از دوچرخه، تعبیه و ایجاد جای پارک مناسب و موقتی و متعدد برای خودروها می‌تواند بسیاری از مشکلات را حل کند. شاید برخی از همان مدیران و برنامه‌ریزان و طراحان ترافیکی باز بر همان اصل ترافیکی تأیید نشده که می‌گوید: «هر چه معابر گسترده‌تر شوند و هر چه امکانات رانندگی و پارکینگ مناسب در اختیار خودروهای شخصی قرار گیرد ترافیک شدیدتر می‌شود» تأکید کنند. اما بدیهی است که این قاعده که در بین کارشناسان ترافیکی در مورد آن اتفاق نظر وجود ندارد تنها راه فرار برای شانه خالی کردن از مسئولیت‌های دیگر است و راه حل اصلی مشکل ترافیک تبریز نیست. امید است همه مجریان و موافقان اجرای این طرح، دقت و مطالعات بیشتری در خصوص تبعات اجرای طرح داشته باشند..... نگارنده: محمد امین خوش نیت