

راهکارهای کاهش ترافیک شهر تبریز؛ از متن تا اجرا



طرح ترافیک تبریز که جرقه ابتدایی آن با روزهای مه گرفته و پر دود همراه با نفس تنگی زمستان پیش و راهبندان‌های چند ساعته در خیابان‌های محدوده مرکزی تبریز مطرح شد، حالا انگار یک‌باره این دو مشکل را پشت سر گذاشته‌ایم که دیگر کسی راغب نیست آن همه جلسه و مصوبات ریز و درشت را پیگیری کند.

طرح ترافیک تبریز که جرقه ابتدایی آن با روزهای مه گرفته و پر دود همراه با نفس تنگی زمستان پیش و راهبندان‌های چند ساعته در خیابان‌های محدوده مرکزی تبریز مطرح شد، حالا انگار یک‌باره این دو مشکل را پشت سر گذاشته‌ایم که دیگر کسی راغب نیست آن همه جلسه و مصوبات ریز و درشت را پیگیری کند.

به گزارش **خبرگزاری فارس** از تبریز، روزانه بیش از 650 هزار دستگاه خودرو و حدود 250 هزار دستگاه موتورسیکلت در سطح خیابان و مسیرهای مرکزی شهر تبریز تردد می‌کنند، به طوریکه این امر در سال‌های اخیر، به نوعی بزرگ‌ترین چالش شهر اولین‌ها تبدیل شده، که روزی روزگاری نه چندان دور این شهر به علت وجود داشتن باغ‌های فراوان و زیبا در داخل و حاشیه‌های کنار این شهر، به عنوان «باغ شهر ایران» معروف بود، که این روزها فقط نام این باغ‌ها در تابلوهای معابر عمومی، کوچه‌ها، شهرک‌ها، محلات و خیابان‌های شهر اولین‌ها بر جای مانده است. *** تبریز، روزگار نوحال** آنچه در این زمینه اهمیت دارد اینکه، طی دهه اخیر و به ویژه چند سال گذشته، با وجود تمام تشدید اقدامات مسئولان و دستگاه‌های ذیربط در این ارتباط، هنوز معضل ترافیک، به عنوان یک چالش اصلی و بسیار مهم برای شهروندان شهر تبریز تبدیل شده است. در واقع، نحوه اجرای طرح ترافیک تبریز در سال 85 به تصویب رسیده، که در 320 هکتار از محدوده مرکزی این کلانشهر اجرا شود، ولی تا به امروز به دلیل فراهم نشدن برخی از زیرساخت‌ها، اجرای این طرح به‌رغم وعده مسئولان در هر مراسم، نشست و آیینی در این خصوص دچار امروز و فردا می‌شود! نکته قابل تأمل دیگر اینکه، با وجود این معضل چندین ساله هنوز دستگاه‌ها، سازمان‌های ذی‌ربط، مسئولان و دست اندرکاران این امر، راهکار عملیاتی و مفید برای کاهش معضل ترافیک و آلودگی هوا در این کلانشهر ارائه نکردند، و یا به سخن دیگر تاکنون هیچ‌گونه اقدام مناسبی برای کاهش این معضل انجام نشده است. *** قطار وعده مسئولان از اجرای طرح ترافیک تبریز؛ به ایستگاه 94 رسید** نکته حائز اهمیت دیگر در این مقوله اینکه، اکنون هنوز سؤالات بی‌شماری در این خصوص مطرح است، و اینکه کارشناسان و مسئولان چه نسخه‌ای را برای اجرای این طرح و ارایه راهکارها برای کاهش ترافیک شهر تبریز، پیچیده‌اند؟ آیا این معضل هر روز بهتر از دیروز، در شهر اولین‌ها، به عنوان یک چالش مهم برای شهروندان این شهر تبدیل خواهد شد؟ و دیگر اینکه آیا وعده مسئولان و دستگاه‌های ذیربط در این خصوص محقق خواهد شد؟ که به یقین می‌توان آن را در قاب آینده سطح شهر تبریز و خیابان‌های آن مشاهده کرد. با این اوصاف، در ادامه این گزارش به علت اصلی عدم اجرای طرح ترافیک شهر تبریز، از نگاه مسئولان و مدیران این حوزه می‌پردازیم، که به نظر می‌رسد، بعد از گذشت تصویب نزدیک 10 سال در اجرای این طرح در شهر اولین‌ها، دیدگاه و نظرات آنها جای بسی تأمل و کنکاش دارد! *** اجرای طرح ترافیک در تبریز؛ آری یا نه** استاندار آذربایجان‌شرقی در این رابطه با تأکید بر این که طرح ترافیک تبریز باید پس از یک بررسی و بازنگری اساسی و فراهم کردن ملزومات آن، اجرایی شدن پیدا کند، می‌گوید: قبل از اجرای کامل این طرح لازم است، طرح زوج و فرد خودروها در محدوده وسیع‌تری اجرا شود تا علاوه بر آشنایی مردم، آمادگی لازم برای اجرای طرح ترافیک نیز کسب شود. اسماعیل جبارزاده در ادامه می‌افزاید: شهرداری تبریز قانوناً متولی اجرای این طرح است و باید اقدامات لازم را برای اجرای آن با همکاری دیگر دستگاه‌های مربوطه انجام دهد، و هدف از اجرای طرح ترافیک محدوده مرکزی تبریز، کاهش آلودگی هوا، کاهش ترافیک و تسهیل رفت و آمد مردم است و هیچ تردیدی در ضرورت اجرای آن وجود ندارد. *** طرح ترافیک تبریز؛ رویا یا واقعیت؟** محمدصادق پورمهدی، معاون عمرانی استاندار آذربایجان‌شرقی، نیز با تأکید بر اینکه عزم ویژه مدیریت شهری تبریز، در موضوع قطار شهری و ابتکار ارزشمند تراموای، قطعا در آینده حوزه حمل و نقل درون‌شهری تبریز گره‌گشا خواهد بود، بر این باور است: امروز شاهدیم که نبود مطالعه در طراحی برخی مراکز درمانی، باعث شده در مواقعی از قبیل عیادت بیماران و یا در هنگام مراجعه شهروندان، دسترسی به مرکز مورد نظر به کندی صورت گرفته و در طول یک مسیر، ترافیک سنگین ایجاد کند و از این رو، جانمایی مراکز عمومی شهر، باید با در نظر گرفتن تبعات ترافیکی آن صورت بگیرد. *** اجرای طرح ترافیک در تبریز؛ در چرخه آزمون و خطا** شهرداری تبریز در این ارتباط با تأکید بر اینکه در دو سال گذشته، چه در خصوص تقویت زیرساخت‌های عمرانی و چه در تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی، اقدامات بسیار گسترده‌ای انجام داده، اما رساندن اقدامات به نقطه ایده‌آل، بدون پشتیبانی شورا و همراهی دستگاه‌های اجرایی میسر نیست، یادآور می‌شود: شهرداری‌ها، نقش اصلی را در تقویت زیرساخت‌های عمرانی و تجهیزات ترافیکی عهده‌دار هستند، بنابراین، اختصاص نیافتن سهم شهرداری‌ها از جرایم رانندگی منصفانه نیست. صادق نجفی در ادامه با اشاره به تعهد وزارت نفت در خصوص اعطای تسهیلات به شهرداری‌ها در قبال توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، اضافه می‌کند: شهرداری تبریز در دو سال گذشته، در کنار پیشرفت‌های چشمگیر در اجرای پروژه مترو، برنامه‌های مدون نوسازی ناوگان اتوبوس‌رانی و تاکسی‌رانی، را در دستور کار خود قرار داده است، اما با این حال، از کمک‌های وزارت نفت بی‌بهره بوده است. شهرام دبیری، رییس شورای شهر تبریز نیز معتقد است: هنوز زیرساخت‌های لازم فراهم نشده، و مقرر شده تا مجموعه شهرداری تبریز با تقویت ناوگان حمل و نقل عمومی همشهریان را تشویق و ترغیب به استفاده از وسائل حمل و نقل عمومی کند و به این ترتیب تا حدودی بار ترافیکی شهر و بخصوص هسته مرکزی را کاهش دهد. *** زندگی با طعم، ترافیک‌رئیس** پلیس راهنمایی و رانندگی آذربایجان‌شرقی، نیز با تأکید بر اینکه اقدامات عمرانی شهرداری تبریز نقش تعیین‌کننده در بهبود وضعیت ترافیکی شهر و کاهش چشمگیر تلفات و سوانح داشته است، معتقد است: اتوبان پاسداران 17 درصد، میدان آذربایجان 9 درصد، چایکنار 6 درصد، محدوده تراکتورسازی 4 درصد و پل وادی رحمت 3 درصد نقاط حادثه‌خیز شهر تبریز را به خود اختصاص داده است. ناصر میکائیلی، در ادامه با اشاره به تردد 660 هزار دستگاه خودرو و 250 هزار دستگاه موتورسیکلت در سطح شهر تبریز می‌گوید: علی‌رغم این تراکم خودرویی، امسال پنجمین سال است، که راهنمایی و رانندگی استان با همکاری شهرداری تبریز و استانداری، موفق شده تلفات ایمنی و تصادفات را کاهش دهد. *** راهکارهای کاهش ترافیک شهر تبریز؛ از متن تا اجرا** معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار تبریز، هم با بیان اینکه هم‌اکنون حدود 550 تا 600 هزار خودروی شخصی، در تبریز در حال تردد هستند؛ در بخش حمل و نقل عمومی نیز حدود هزار دستگاه اتوبوس و 12 هزار تاکسی در این شهر تردد می‌کنند که این تعداد خودرو، نیاز به کنترل و مدیریت دارد تا در عبور و مرور در سطح شهر، مشکلی پیش نیاید، می‌گوید: یکی از راه‌هایی که می‌تواند در کنترل و مدیریت ترافیک شهر موثر باشد، بحث آی. تی. اس و هوشمندسازی نظارت بر حمل و نقل است که به عنوان برنامه‌ای راهبردی، مدنظر شهرداری تبریز است. یعقوب وحیدکیا می‌افزاید: با وجودی که در تبریز، از چند سال پیش مرکز کنترل ترافیک راه‌اندازی شده، اما لازم است همه مقاطع و معابر تبریز را زیرپوشش دوربین‌ها قرار دهیم. در حال حاضر نیز حدود 60 درصد کار انجام شده و بقیه نیازمند تأمین اعتبار است. *** داستان یک پلاک و چند پلان، اجرای طرح ترافیک در تبریز** محمدحسین اسحق، مدیر عامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تبریز، نیز با تأکید بر اینکه با آموزش صحیح کودکان در خصوص مباحث ترافیکی و همکاری خود مردم و در نهایت همکاری سازمان‌ها و نهادها با یکدیگر برای رفع مشکلات جاده‌ای، وسائل نقلیه و سایر عوامل می‌توانیم شاهد کاهش تصادفات باشیم، می‌افزاید: شرایط ترافیکی تبریز نسبت به سالهای قبل خیلی بهتر شده است و با نصب علائم کافی و استاندارد در سطح شهر و احداث تقاطع‌های غیر همسطح و مسیرگشایی‌ها و اصلاحات هندسی شاهد ترافیک روان هستیم. جعفر مدبر، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر تبریز نیز با اشاره به اینکه شهرداری در دو سال گذشته، در حوزه نوسازی ناوگان اتوبوس و پروژه مترو، و همچنین پروژه‌های عمرانی و تجهیزات ترافیکی نقش موثری ایفا کرده است، می‌گوید: این اقدامات نیازمند توسعه هر چه بیشتر است، و طراحی ایستگاه‌های ترکیبی، به منظور تمرکززدایی از ترافیک ضروری بوده و سطح برخورداری شهروندان را در مناطق مختلف افزایش خواهد داد. *** اجرای طرح ترافیک در تبریز؛ در محدوده خط قرمزها** ایرج شهین‌باهر، رییس کمیسیون توسعه و عمران شورای اسلامی شهر تبریز، هم بر این باور است: مشکلات ترافیکی شهر تبریز کمتر از سایر کلان‌شهرها است و با این حال، تنها با تکیه بر اقدامات گسترده‌ای که شهرداری با افزایش سطوح شریانی، مورد توجه قرار داده، نخواهیم توانست گره‌های ترافیکی شهر را بر طرف کنیم. اسماعیل چمنی، رییس کمیسیون سرمایه‌گذاری شورای اسلامی شهر تبریز، نیز با اشاره به تبعات ترافیکی مراکز درمانی در سطح شهر تبریز معتقد هستند: با برنامه‌ریزی منطقی و

سرمایه‌گذاری‌های هدفمند، باید نسبت به توزیع این مراکز اقدام کنیم و در همین راستا، مباحث ترافیکی در کنار اقدامات سخت‌افزاری، نیاز مبرم به آموزش‌های مدون و فرهنگ‌سازی‌های موثر دارند.*

ترافیک، وصله ناجور کلانشهرها سعید حاجی‌زاده، رئیس کمیسیون فرهنگی شورای اسلامی شهر تبریز در این ارتباط می‌گوید: حضور ماموران پلیس راهنمایی و رانندگی در سطح شهر، باید توزیع متوازی داشته باشد و همچنین پیشنهاد می‌شود، در مسیر بی‌آرتی از ظرفیت‌های تاکسی، به صورت محدود و برنامه‌ریزی‌شده استفاده گردد. داوود امیرحقیان، رئیس کمیسیون تحقیق و نظارت شورای اسلامی شهر تبریز، هم با بیان این‌که اقدامات ترافیکی بیشتر، سلبی است، بر این باور است: راهنمایی، رسالت مهم پلیس راهور ناجا است، این در صورتی است، که برنامه‌های این مجموعه بیشتر حالت سلبی دارد، و بر این اساس، نیز برنامه‌های پلیس راهور ناجا، باید به سمت ایجابی پیش برود تا شهروندان را به طرف رعایت قوانین سوق دهد.*

مسئولان، مدیران و فعالان شهری، دلواپس نحوه اجرای طرح ترافیک در تبریز آنچه اختصاصاً در این زمینه مورد تأکید است، اینکه دستگاه‌های اجرایی و متولیان این امر در استان، باید گوش به زنگ باشند، که روزانه بیش از 900 هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت در سطح خیابان‌های شهر تبریز تردد می‌کنند، که بخش عمده‌ای از آن در مسیرهای مرکزی شهر جریان دارد، که بر همین اساس نیز تردد این تعداد وسائل نقلیه، نقش زیادی در ایجاد ترافیک و بالا رفتن میزان آلودگی هوای این شهر ایفا می‌کنند، به هر حال به باور کارشناسان حوزه شهری، اجرای طرح ترافیک در این شهر، موجب کاهش 24 درصدی این ترافیک و 15 درصدی آلودگی هوا در محدوده مرکزی شهر خواهد شد، و از این رو ممکن است، با امروز و فردا کردن نحوه اجرای طرح ترافیک در این کلانشهر؛ ضرر و زیان جانی و مالی عدم اجرای این طرح، بیش از سود و منفعت اقتصادی آن باشد؟! با این وجود، قرار بود، در خرداد سال 93 طرح ترافیک تبریز، در محدوده‌های چهار راه شریعتی تا میدان شهرداری، خیابان امام از ابتدای خیابان خاقانی تا میدان دانشسرا، خیابان شریعتی جنوبی تا چهارراه 17 شهریور، 17 شهریور تا چهارراه باغشمال و ارتش جنوبی، ابتدای خیابان شهید مطهری (راسته کوچه) از سمت چایکنار تا پل قاری و تقاطع خیابان‌های فلسطین و جمهوری اسلامی به مرحله اجرا در بیاید، ولی تا به امروز به علل و بهانه‌های مختلف از اجرای این طرح در شهر اولین‌ها، خبری نیست. با این حال امیدواریم این آسمان تیره و هوای غبارآلود آنقدری تیره نباشد که مسئولان را هم به فراموشی عادت دهد تا طرح‌ها و قول‌های اجرا نشده را به تبریز خاکستری این روزها گره بزنند. هوا لازمه حیات است و نیاز انسان به آن بیش از آب و غذاست چرا که آدمی می‌تواند بدون غذا چند روز یا چند هفته زندگی کند، ولی بدون هوا چند دقیقه بیشتر نمی‌تواند زنده بماند. متأسفانه این روزها ساکنان شهرهای بزرگ کشور روزهای سختی را پشت سر می‌گذارند و تنفس در هوای پاک و دیدن آسمان آبی برای اکثر مردم به یک آرزو تبدیل شده است و تبریز از جمله شهرهایی است که از آلودگی هوا رنج می‌برد و مسئولان همچنان بی‌تفاوت از کنار آن به راحتی می‌گذرند امروز را به فردا می‌رساند تا ببیند چه پیش می‌آید. طرح ترافیک تبریز که جرقه ابتدایی آن با روزهای مه گرفته و پر دود همراه با نفس تنگی زمستان پیش و راه‌بندان‌های چند ساعته در خیابان‌های محدوده مرکزی تبریز مطرح شد، حالا انگار یک‌باره این دو مشکل را پشت سر گذاشته‌ایم که دیگر کسی راغب نیست آن همه جلسه و مصوبات ریز و درشت را پیگیری کند. این خبرها تا جایی پیش‌رفت که حتی نقاط اجرای طرح و ساعات آغاز و پایان آن نیز در صدر خبرهای استانی قرار گرفت و تمام اینها نشان از عزم و جزم مسئولان شهری تبریز برای آغاز طرحی بود که به زعم کارشناسان هنوز از زیرساخت‌های آن در تبریز خبری نیست! هنوز معلوم نیست این زمان مناسب دقیقاً چه تاریخی است ولی همان طور که تجربه 9 ساله آغاز بحث طرح ترافیک تبریز نشان می‌دهد باز هم پرونده آن به فراموشی سپرده شده و انگار تا دوباره تابلوهای سازمان محیط زیست اعلام وضعیت هشدار نکنند و تا روزانه هزاران دقیقه از وقت مردم در پشت ترافیک لج درآورد خیابان‌های مرکز شهر تلف نشود، کسی سراغ این موضوع خاک خورده را نمی‌گیرد.*

گزارش از موسی کاظم‌زاده