

کلاف سردرگم کنارگذر و گره کور دوربرگردان ورودی شهر همدان

سلامت، ایمنی و آرامش شهر و شهروندان بازیچه دست تلل‌گران نیست، لطفاً مسؤولان دست بجنبانند

مشکلات پیمانکاری، اما قطعاً پس از یک سال تلل، دیگر وقت آن رسیده با طرح این پرسش که اگر نظام مدیریتی شهر قبلاً نسبت به تأمین اعتبارات لازم برای اجرای این‌چنین پروژه‌های اقدام لازم را معمول نداشته‌اند پس چرا با ورود به این طرح، پروژه‌های دیگری همچون پل روگذر شهید همدانی، بیمارستان اکباتان و غیره را نیز آغاز کرده‌اند؟ و از در مطالبه پاسخ براییم.

جای بسی تأمل است که آیا مسؤولان و تصمیم‌گیرندگان قبلاً به چنین تبعیاتی فکر کرده‌اند یا خیر؟ و آیا برای این‌گونه روزهای مبدا برگ برنده‌ای را برای رو کردن در مقابل چشمان مردم دارند؟ در همیشه این مردم هستند که باید تاوان بی‌نظم‌ها و بی‌تدبیری‌ها را در خصوص بی‌برنامگی مسؤولان پس دهند و دم برنیاورند.

در حال حاضر شرایط این منطقه شده مصداق عینی آن شعری که می‌گوید «ها را به خیر تو امید نیست شر مرسان» بدین معنا که اگر تاکنون و به هر علت مدیریت شهری نتوانسته که کنارگذر را ساخته‌وپرداخته کند، پس چرا با تخریب و رهاسازی طرح در نیمه‌راه، همان راه مَغر قبلی را نیز دچار نوسان در کاربری و استفاده کرده‌اید؟

بهرتقدیر اگرچه تاکنون و باوجود تردد روزانه هزاران دستگاه کشنده‌های عظیم‌الجثه و خودروهای کوچک و بزرگ شاهد اتفاق خاصی در این معبر نبوده‌ایم و ان‌شاءالله نیز نخواهیم بود، اما به‌حکم عقل، دوراندیشی و اطلاع از خطرات فراوان حضور و تردد دائم خودروهای سنگین در این معبر درون‌شهری، این انتظار از مسؤولان می‌رود که در حد امکان و طی سال جاری آهنگ توسعه و اجرای این طرح سرعت بیشتری به خود گرفته و با رویکرد سبک‌تر کردن بار خطوط درون‌شهری، سرعت بخشیدن به چرخه حمل‌ونقل، افزایش ضریب ایمنی و آرامش ساکنان حاشیه‌ای این معابر و رانندگان وسایل نقلیه سبک در این باب به چاره‌اندیشی لازم و مقتضی بپردازند

و سلامت و ایمنی شهر و شهروندان را مقدم بر دیگر طرح‌ها دانسته و فراموش نکنند عاقل آن است که امروز اندیشه کند پایان را.

البته تا حصول این خواسته و به‌عنوان تنها ملجأ پیشگیری از حوادث ترافیکی، قطعاً از پلیس راهور انتظار می‌رود تا با تشدید نظارت و کنترل در نحوه عبور و مرور خودروهای سبک و سنگین در مسیرهای درون‌شهری با رانندگان متخلفی که گاه فراموش می‌کنند نباید جان و مال مردم، قربانی عجله و شتاب و یا غرور بیجای آنان شود و یا معبر درون‌شهری را با جاده‌های بیابان اشتباه بگیرند بدون اغماض و با قدرت تمام برخورد کند.

دیگری به‌صورت چراغ خاموش صحنه را ترک کردند و اوضاع این منطقه شد مصداق همان مثالی که می‌گوید جا تر است و بچه نیست.

حالا نزدیک به یک سال از اجرای این طرح می‌گذرد و بجای اینکه معبر تنگ درون‌شهری همدان وسیع‌تر و تردد در آن روان‌تر شود، دچار گیر و گرفتگی بیشتری شده و مضاف بر مشکلات قبلی مثل ترافیک و انسداد مسیر، گاهی شاهد سقوط خودروها به درون این مسیر تازه احداث نیز هستیم چراکه نسبت به مسیر اصلی پایین‌تر بوده و ناگزیر باعث بروز خسارت‌هایی می‌شود.

اگرچه از سال گذشته تاکنون هر از چند گاهی شاهد حرکاتی خُرد در حد یک غلطک‌کشی و یا نصب چند عدد جدول در آن بوده‌ایم اما ظاهراً قرار نیست این طرح نیز به‌مانند بقیه پروژه‌های شهری و درحالی‌که به‌مثابه یک گره کور بر کلاف درهم‌پیچیده شهر است به این زودی‌ها بازشده و به نتیجه برسد.

واقع امر این است که باوجود اهمیت و توصیه و تأکیدات کارشناسان بر اجرا و اتمام این طرح در کوتاه‌مدت، اما روال کند پیشرفت و حرکت لاک‌پشتی ساخت و اجرای آن چنان آهسته است که گاهی انسان فکر می‌کند زمان در این نقطه از شهر عملاً از حرکت بازایستاده و هیچ کورسوی امیدی نیز در آن به چشم نمی‌خورد.

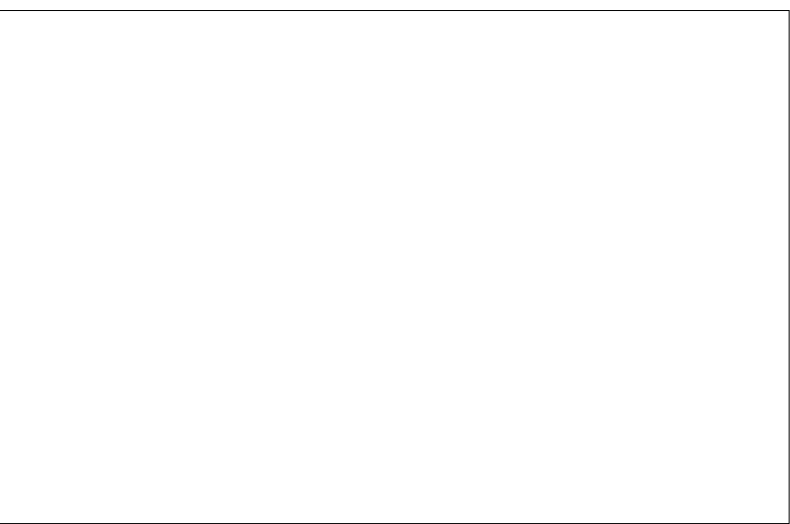
مردم باید تحمل کنند و دیگر هیچ
درحالی‌که به دلیل تأخیر در ساخت کنارگذر، ناخواسته تمام بار ترافیکی عبوری استان بر دوش این معبر درون‌شهری افتاده و همین موضوع باعث

به وجود آمدن نقاط متعدد برخورد و تداخل مسیر حرکت وسایل نقلیه با یکدیگر و درنتیجه افزایش تأخیر در تقاطعات شده‌است، قدر مسلم ساخت دوربرگردان به‌عنوان یک راهکار ابتدا بی و اولویت‌دار می‌توانست تا حدودی ضمن کاهش تأخیر و همچنین نقاط برخورد در تقاطع‌ها تأثیر بسزایی نیز در تسهیل حرکت درون شهر داشته باشد.

درواقع باوجود اهمیت موضوع، اما ظاهراً شرایط حاکم بر این پروژه حکایت از آن دارد که نظام مدیریتی شهر علاقه چندانی به اتمام سریع و بستن این پرونده ندارد هرچند جدای از برخی اظهارنظرها که وضعیت و شرایط جوی را مانعی برای ادامه کار

فرامداد می‌کنند اما بر اساس برخی شنیده‌های دیگر نیز این تلل ظاهراً متأثر از فقدان اعتبارات کافی برای تکمیل آن عنوان‌شده که اگر این موضوع صحت داشته باشد که بدا به حال ما که باید تا مدت‌ها همچنان متحمل مشکلات یک طرح نیمه‌کاره دیگر و درست در گلوگاه شهر باشیم.

بی‌شک چه بروز این مشکل بر گردن شرایط جوی باشد! یا خالی شدن کیسه اعتبارات و یا حتی



مشکلات ترافیکی تنها معبر گذری خود (بلوار آیت‌الله نجفی) در حال خفگی و کمر خم کردن بود می‌افتد مضاف بر اینکه با آغاز و پایان تعطیلات و یا مناسبت‌های مختلف مانند راهپیمایی اربعین و عید باستانی نوروز نیز ترافیک این معبر به‌شدت افزایش می‌یابد و مثل فروردین امسال طی چندین مرحله باعث ایجاد ترافیک سنگین و انسدادهای چندساعته مسیر می‌شود.

قدر مسلم با بروز چنین مشکلاتی است که باید به اهمیت و نقش مؤثر وجود کنارگذر شهری پی برد، همان کلید مشکل‌گشایی که بسیاری از مسؤولان طی سال‌های گذشته و حتی تا چندی پیش در هر مناسبت وعده راه‌اندازی‌اش را در آینده نزدیک داده

و یا برخی دیگر با عنوان پیشرفت ۷۰ تا ۸۰ درصدی این طرح، اتمام چند درصد باقیمانده را منوط به تأمین اعتبار دانسته‌اند که ظاهراً با شرایط حاکم بر بودجه عمرانی استان قرار نیست که طلسم (فقدان اعتبارات) این چند درصد باقی‌مانده هم بشکند و کمی از سنگینی این بار از روی دوش شهر برداشته شود.

هرچند در این گیرودار، برخی مسؤولان از سر لطف و ارادت خاصی که به مردم و حل مشکلات آنان دارند به‌راحتی آب پاکی را مثل نمک روی زخم ملت ریخته و عنوان می‌کنند که با توجه به

طرح ساماندهی ورودی و خروجی شهر، فعلاً تکمیل کنارگذر همدان در اولویت نخواهد بود، پس بر این اساس ظاهراً باید تا مدت‌ها صابون ترافیک شهری همدان را بر تئمان بزئیم و دم هم نزنیم.

وقتی برخی گره بر کلاف کور می‌اندازد
و اما درحالی‌که شهر همدان هرلحظه زیر بار

برون‌شهری و یا ایجاد تفاوت‌های خاص عبوری ناگزیر باید با نگاه متفاوت‌تری بدین موضوع نگرست و بدان توجه کرد.

درعین‌حال این تصور نیز وجود دارد که اگر برنامه‌ریزی، تعیین مسیر و یا شیوه و زمان ساخت کمربندی هم طبق برنامه‌ریزی دقیق و ضوابط لازم انجام نگیرد همین قوت بالقوه نیز این توشان را دارد تا به یک تهدید مبدل شده و حتی اثرات سونی را نیز به دنبال داشته باشد.

یکی دیگر از هزار وعده خوابان که وفا نشده...

و اما به اعتقاد بسیاری از کارشناسان و صاحب‌نظران، امروزه به دلیل قرار گرفتن استان همدان در مسیر عبوری چند استان غربی کشور (زنجان، کرمانشاه و کردستان) و به‌صورت خاص واقع‌شدن در مسیر بزرگراه کربلا و ظرفیت ترانزیت تجاری، راه‌های ارتباطی آن از اهمیت بالایی برخوردار شده و ظاهراً نیز با درک این اهمیت بوده که از مدت‌ها قبل اقدامات ویژه و تلاش‌های زیادی در جهت توسعه و ارتقای سطح کمی و کیفی راه‌های استان در دستور کار مجریان و مدیران قرار گرفته‌است.

گو اینکه در این راستا (به گفته مدیران اجرایی)، استان همدان به لحاظ توجه به توسعه به‌خصوص راه‌های زمینی از تمامی جهات پیشتاز بوده و این مهم می‌تواند تأثیر بسزایی در توسعه روزافزون اقتصادی، گردشگری و غیره این استان داشته باشد. بااین‌حال موضوع عدم توجه و پیگیری مؤثر در تکمیل کنارگذر

شهری همدان طی این سال‌ها باعث شده تا این نقیصه همچنان به‌مثابه یک پاشنه آشیل دردناک، گاه و بی‌گاه و به هر مناسبت باعث بروز مشکلات و دغدغه‌های بسیاری برای همشهریان، مسافران و حتی خود مسؤولان شود و متعاقباً مجموعه شهری را گرفتار چرخه‌ای از مشکلات ترافیکی فراوان در معابر درون‌شهری کند.

بی‌شک پس از مردم، درآشناترین افراد به این معضل، مسؤولان راهور استان هستند که دائماً در هر جلسه و همایش با اشاره به مشکلات فقدان

کمربندی مناسب در اطراف شهر همدان درمقدند که نه‌فقط سیل روزافزون خودروهای سسوری خود شهروندان، بلکه تقریباً همه خودروهای گذری اعم از مسافری و باری را نیز مجبور می‌کند تا از تنها معبر درون‌شهری عبور کنند که همین موضوع هزینه‌های سنگینی را در حوزه‌های مختلف بر مدیریت شهری تحمیل می‌کند که شاید کمترین بسامد آن ایجاد ترافیک و افزایش مخاطرات جانی و مالی برای عابران و رانندگان است.

از منظر این کارشناسان، بر اساس آمار موجود با

شهر پایدار؛ معیارها و ویژگی‌ها

به‌گونه‌ای که ساکنان شهری را پوشش دهد.

۲) کاهش سهم انرژی در رشد شهری
۳) کاهش کمی مصرف منابع موجود طبیعی
۴) کاهش تولید ضایعات غیرقابل بازیافت
۵) ایجاد سیستم‌های مدیریت با قدرت کافی
درجهت نیل به اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی

۶) سوق دادن فناوری شهری به سمت اهداف توسعه پایدار
۷) تقویت توان مناطق مختلف شهری در جهت جلوگیری یا پاسخگویی به تهدیدات و اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی که در نتیجه عوامل طبیعی یا انسانی حادث می‌شوند.

شهر پایدار، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر
شهرها بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان انرژی‌اند و می‌توان آن‌ها را به سیاه‌چاله‌های عظیم مصرف انرژی تشبیه کرد. این مصرف انرژی تبعات فراوان زیست‌محیطی به دنبال دارد که ازجمله آن‌ها می‌توان به برهم زدن چرخه اکوسیستم‌های طبیعی و تولید بیش‌ازحد گازهای گلخانه‌ای اشاره کرد. از بزرگ‌ترین پیامدهای این مصرف بیش‌ازاندازه می‌توان به تغییر اقلیم اشاره کرد که بنا به نظر بسیاری از دانشمندان به‌عنوان بزرگ‌ترین دشمن بشر در قرن حاضر شناخته شده‌است.

شرایط یادشده در بالا در حالی است که بشر به منابع بی‌پایان انرژی‌های تجدیدپذیر دسترسی دارد و تنها با استفاده از تکنولوژی‌های مناسب می‌تواند از مزایای آن‌ها بهره‌مند شود. انرژی‌های تجدیدپذیر مانند خورشید، باد، زمین‌گرمایی، زیست‌توده و غیره ازجمله انرژی‌های بی‌پایانی است که می‌توانند نقش مؤثری در کاهش مصرف سوخت فسیلی و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی داشته باشد.

برون‌شهری و یا ایجاد تفاوت‌های خاص عبوری ناگزیر باید با نگاه متفاوت‌تری بدین موضوع نگرست و بدان توجه کرد.

درعین‌حال این تصور نیز وجود دارد که اگر برنامه‌ریزی، تعیین مسیر و یا شیوه و زمان ساخت کمربندی هم طبق برنامه‌ریزی دقیق و ضوابط لازم انجام نگیرد همین قوت بالقوه نیز این توشان را دارد تا به یک تهدید مبدل شده و حتی اثرات سونی را نیز به دنبال داشته باشد.

یکی دیگر از هزار وعده خوابان که وفا نشده...

و اما به اعتقاد بسیاری از کارشناسان و صاحب‌نظران، امروزه به دلیل قرار گرفتن استان همدان در مسیر عبوری چند استان غربی کشور (زنجان، کرمانشاه و کردستان) و به‌صورت خاص واقع‌شدن در مسیر بزرگراه کربلا و ظرفیت ترانزیت تجاری، راه‌های ارتباطی آن از اهمیت بالایی برخوردار شده و ظاهراً نیز با درک این اهمیت بوده که از مدت‌ها قبل اقدامات ویژه و تلاش‌های زیادی در جهت توسعه و ارتقای سطح کمی و کیفی راه‌های استان در دستور کار مجریان و مدیران قرار گرفته‌است.

گو اینکه در این راستا (به گفته مدیران اجرایی)، استان همدان به لحاظ توجه به توسعه به‌خصوص راه‌های زمینی از تمامی جهات پیشتاز بوده و این مهم می‌تواند تأثیر بسزایی در توسعه روزافزون اقتصادی، گردشگری و غیره این استان داشته باشد. بااین‌حال موضوع عدم توجه و پیگیری مؤثر در تکمیل کنارگذر

شهری همدان طی این سال‌ها باعث شده تا این نقیصه همچنان به‌مثابه یک پاشنه آشیل دردناک، گاه و بی‌گاه و به هر مناسبت باعث بروز مشکلات و دغدغه‌های بسیاری برای همشهریان، مسافران و حتی خود مسؤولان شود و متعاقباً مجموعه شهری را گرفتار چرخه‌ای از مشکلات ترافیکی فراوان در معابر درون‌شهری کند.

بی‌شک پس از مردم، درآشناترین افراد به این معضل، مسؤولان راهور استان هستند که دائماً در هر جلسه و همایش با اشاره به مشکلات فقدان کمربندی مناسب در اطراف شهر همدان درمقدند که نه‌فقط سیل روزافزون خودروهای سسوری خود شهروندان، بلکه تقریباً همه خودروهای گذری اعم از مسافری و باری را نیز مجبور می‌کند تا از تنها معبر درون‌شهری عبور کنند که همین موضوع هزینه‌های سنگینی را در حوزه‌های مختلف بر مدیریت شهری تحمیل می‌کند که شاید کمترین بسامد آن ایجاد ترافیک و افزایش مخاطرات جانی و مالی برای عابران و رانندگان است.

از منظر این کارشناسان، بر اساس آمار موجود با

سبهرغرب، گروه شهر – عباس سربشی:
ناگفته پیداست که امروزه با گسترش شهرنشینی، استفاده روزافزون از اتومبیل و محدودیت‌های متأثر از عدم توسعه زیرساخت‌ها و شبکه‌های ارتباطی، لحظه‌به‌لحظه بر مشکل ازدحام ترافیکی به‌ویژه در شهرهای بزرگ افزوده می‌شود که از تبعات چنین وضعیتی می‌توان به افزایش سوانح رانندگی و خسارات جانی و مالی ناشی از آن و یا هدررفت انرژی و وقت و نیز پایین آمدن آستانه تحمل افراد، افزایش نرخ برخورد و خشونت‌های اجتماعی اشاره کرد.

گو اینکه دائماً نیز برای برون‌رفت و یا کاهش تبعات این معضل عصر مدرنیت و ماشینیسزم از سوی مدیران و متولیان، طرح‌های مختلفی پیشنهاد و به مرحله اجرا گذاشته می‌شود، اما با وجود همه این راهکارها، بی‌شک جاده‌های کمربندی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین و درعین‌حال مؤثرترین نیازهای هر شهر به‌منظور تسهیل در تردد وسایل نقلیه و جلوگیری از ترافیک درون‌شهری (به‌خصوص در مراکز استان‌ها و شهرهای بزرگ) از جایگاه و نقش بسیار مهمی برخوردار است چنانکه می‌تواند با هدایت بار ترافیکی سنگین و حجمی به بیرون شهرها از ایجاد گره‌های ترافیکی جلوگیری کرده و درعین‌حال به تسهیل در تردد درون‌شهری نیز کمک کند.

البته از حدود پنجاه سال قبل (کمی بیشتر یا کمتر) و با توجه به افزایش تعداد خودروهای سنگین و تبعات حضور و عبور آن‌ها از دل شهرها، قوانینی به تصویب رسیده بود مبنی بر اینکه به‌جز اتوبوس‌های مسافربری، کلیه کامیون‌ها، تریلرها و تانکرها فقط در ساعات و مسیرهای مشخص و تعیین‌شده‌ای مجاز به عبور از داخل شهرها هستند.

بااین‌حال امروزه و در پی افزایش تعداد خودروهای سبک و سنگین و تشدید تبعات عبور آن‌ها از داخل شهرها، ناگزیر مدیران شهری با الگوبرداری و استفاده از تجربیات دیگر کشورها و به پیشنهاد مهندسان مشاور مبنی بر احداث مسیری به نام کنارگذر شهری یا خیابان کمربندی درراستای ساماندهی و رفع معضل ترافیک، شروع به احداث این مسیرها کردند و طولی نکشید که با مشاهده نتایج مثبت آن، اجرای این طرح به‌سرعت در اکثر شهرهای بزرگ، متوسط و حتی کوچک در دستور کار قرار رفت.

امروزه همه متفق‌القول هستند که احداث گذرگاه‌های کنار شهری تأثیر بسزایی در امر تسهیل تردد و حتی ایجاد اشتغال و به‌کارگیری افراد بومی در پیرامون آن دارد گو اینکه در برخی استان‌ها نیز بنا به دلایل استراتژیک، تصور می‌رود که با توجه به تغییرات کلی در کمیت و کیفیت تردد و با ترافیک

سبهرغرب، گروه شهر: زندگی پایدار روشی است که بر کاهش استفاده فرد و جامعه از منابع طبیعی و شخصی تأکید دارد.

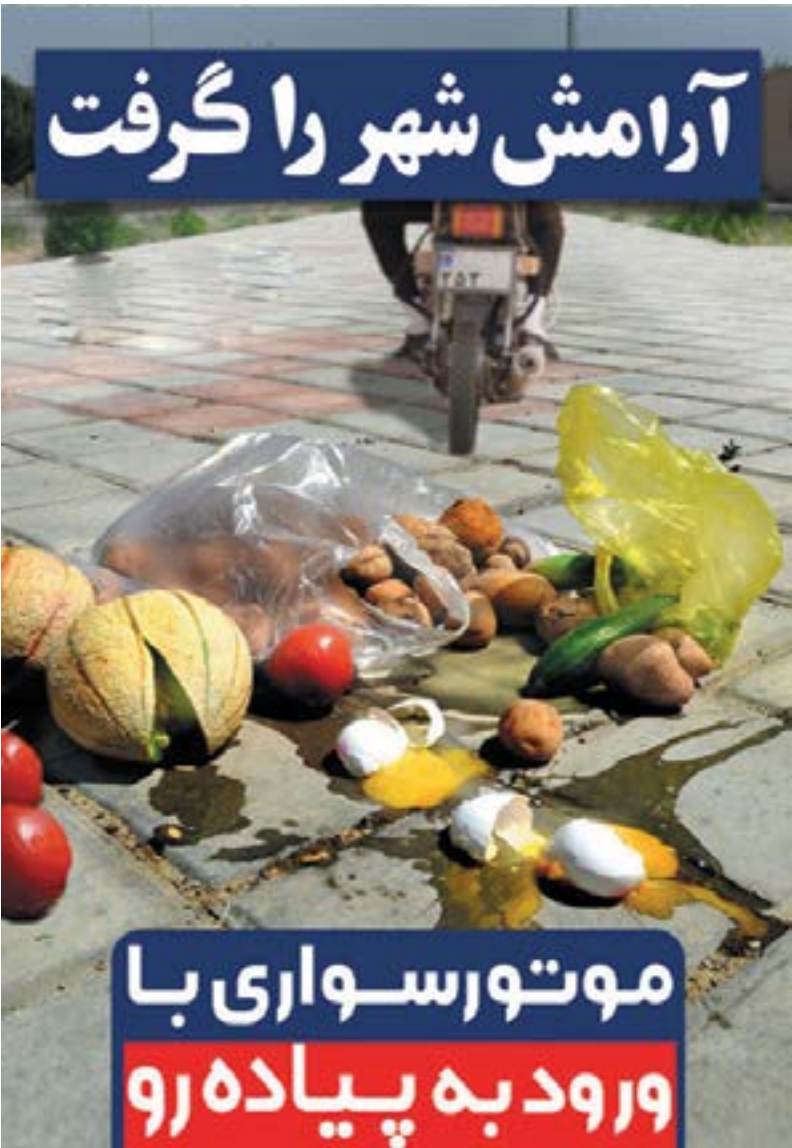
شهر پایدار به شهری اطلاق می‌شود که به دلیل استفاده اقتصادی از منابع، اجتناب از تولید بیش‌ازحد ضایعات و بازیافت آن ضایعات تا حد امکان و پذیرش سیاست‌های مفید در درازمدت قادر به ادامه حیات خود باشد. شهر پایدار ورودی کمتر انرژی و مصالح و خروجی کمتر ضایعات و آلودگی داشته، چراکه بازیافت بیشتری دارد.

شهر پایدار شهری است که ازنظر توسعه اقتصادی، درآمدزایی و اشتغال بتواند نیازهای شهروندان را برآورده و ازلحاظ زیست‌محیطی به وضعیت بهداشتی و سلامت شهرنشینان توجه کند و مشکلاتی ازنظر آلودگی هوا، آب و فضاهای سبز و تفریحی و غیره نداشته باشد. شهر پایدار شهری است که به جنبه‌های کالبدی شهر و توسعه بهینه آینده آن به‌ویژه در بخش مسکن توجه داشته و مشارکت شهروندان را در حل تمامی مشکلات شهری دارا باشد.

شهر پایدار را می‌توان بستری برای رسیدن به اهداف توسعه پایدار دانست که رفاه شهروندان، عدالت اجتماعی شهروندی و توسعه انسانی پایدار را به همراه دارد، بهبود کیفیت زیست‌محیطی و پراکنش بهینه خدمات و تسهیلات شهری را برای رضایت‌مندی اجتماعی ممکن می‌کند.

هشت معیار برای پایداری شهری شامل: محیط زیست سالم و مطلوب، دسترسی به فضای سبز، کارایی در استفاده از منابع، نسبت استفاده از انرژی تجدیدپذیر به انرژی تجدیدناپذیر، اقتصاد سبز، حیات‌بخشی، عدالت اجتماعی و رضایت از کیفیت زندگی شهروندان عنوان می‌شود.

قابل زیست بودن، برخورداری از مدیریت محلی کارآمد، رقابت‌پذیری و برخورداری از نظام اعتبار نیز



استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر مؤثرترین گامی است که می‌توان در راستای داشتن شهری پایدار برداشت و دیگر راهکارها پس‌ازآن قرار می‌گیرد. بهره‌گیری از این منابع در اجزای سازنده شهر، است. از طرفی استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در سیستم‌های حمل‌ونقل، می‌تواند تأثیر بسزایی در کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی در شهرها داشته باشد.

زندگی پایدار
زندگی پایدار یک روش زندگی است که بر کاهش استفاده فرد و جامعه از منابع طبیعی و شخصی تأکید دارد. افرادی که این روش زندگی را برمی‌گزینند اغلب تلاش می‌کنند تا با تغییر عادات‌های رفت‌وآمد، مصرف انرژی و رژیم غذایی، دی‌اکسید کربن کمتری تولید کنند. طرفداران این روش زندگی سعی می‌کنند زندگی خود را با پایداری محیط زیست و احترام به رابطه همزیستی با طبیعت وفق دهند.

فلسفه و روش زندگی پایدار رابطه تنگاتنگی با اصول توسعه پایدار نیز دارد. لستر براون، یکی از فعالان محیط‌زیست و بنیان‌گذار مؤسسه WorldWatch، زندگی پایدار در قرن بیست و یکم را زندگی‌ای بر اساس انرژی‌های تجدیدپذیر، با بازیافت منابع گوناگون و روش‌های حمل‌ونقل متفاوت می‌داند. در کنار این فلسفه، کسانی که در ساخت دهکده‌های پایدار (Eco-villages) مانند Living Village فعالیت می‌کنند بر این نکته تأکید دارند که حرکت به سمت انرژی‌ها و تکنولوژی‌های تجدیدپذیر تنها در صورتی موفقیت‌آمیز خواهد بود که بتوان محیطی ایجاد کرد که با فرهنگ بومی همخوانی و برای افراد جذابیت داشته باشد و با توجه به نیاز جامعه تغییر کند.

۹۰ابوالفضل کیانی بختیاری