

رئیس گروه تخصصی ترافیک شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور خطاب به مدیران؛

دسترسی به حمل‌ونقل عمومی را آسان کنید

ترافیک شهرها نیازمند تعریف درست رژیم حمل‌ونقل

سیهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش؛ رئیس گروه تخصصی ترافیک شورای مرکزی سازمان نظام‌مهندسی ساختمان کشور با بیان اینکه رژیم‌های خدمتی ما در حوزه حمل‌ونقل باید درست تعریف شود، تشریح کرد: مسئله این است که مسئولان ما باید از چشم وهم‌چشمی و برداشتن لقمه‌های بزرگ‌تر از دهان به ازای بریدن روبان حذر کنند این درحالی است که اصلی‌ترین نیاز شهروندان، دسترسی آسان به حمل‌ونقل عمومی است.

امروزه با توسعه شهرها و افزایش جمعیت، لزوم گسترش شبکه حمل‌ونقل عمومی بیش‌ازپیش مورد توجه قرار گرفته است، هر روز هزاران نفر در همدان از وسایل حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه اتوبوس استفاده می‌کنند. با توجه به اینکه امکان خدمات‌رسانی برخی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی پیشرفته مانند قطار شهری در همدان وجود ندارد، تمرکز مردم به استفاده از اتوبوس و تاکسی معطوف شده است.

هرچند استفاده از اتوبوس مختص گروه و یا قشر خاصی نیست و اکثر مردم در هر طبقه و سطح مالی که باشند لافل یک‌بار در ماه گذرشان به ایستگاه‌های اتوبوس می‌افتد، ولی نمی‌توان انکار کرد که اتوبوس‌سواری برای کسانی که درآمد بالایی ندارند به‌صرفه‌تر از رفت‌وآمد با تاکسی است؛ بنابراین به جز اقتصادتر بودن، استفاده از اتوبوس در ساعات‌هایی که کلاف ترافیکی همدان به طرز غیرقابل باوری به خود می‌پیچد نیز عقلانی‌ترین راه برای به‌موقع رسیدن به مقصد به‌شمار می‌آید، در کنار علاقه روزافزون مردم به توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، مسئولان نیز بارها بر ضرورت فرهنگ‌سازی برای استفاده شهروندان از این شبکه توصیه کرده‌اند و سعی دارند شرایطی ایجاد کنند تا مردم کمتر از خودروهای شخصی خود استفاده کنند.

دراین بین بدیهی است کاهش تعداد خودروهای شخصی به‌ویژه تک‌سرنشین‌ها نقش قابل توجهی در کاهش معضل ترافیک کلان‌شهر همدان و کاهش آلودگی هوا به‌خصوص در فصول سرد خواهد داشت، اما سؤال مهم این است که کیفیت و کمیت خدمات ناوگان حمل‌ونقل عمومی و به‌طور خاص، سازمان اتوبوسرانی و تاکسیرانی همدان تا چه اندازه برای ترغیب مردم به استفاده از این سیستم موفق عمل می‌کند و مردم به این سازمان چه نمرادی می‌دهند؟

بر این اساس برآن شدیم تا با تعدادی از شهروندان و همچنین غلامرضا شیران، عضو هیئت‌علمی دانشگاه اصفهان و استادیار حمل‌ونقل دانشگاه، گفت‌وگویی را ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

انتظار طولانی برای رسیدن اتوبوس!

یکی از مسافران خط شهرک مدنی– میدان امام (ره) با اشاره به اینکه مدت‌زمان انتظار برای رسیدن اتوبوس‌های این خط بالا است، اظهار کرد: اغلب باید بیش از ۴۰ دقیقه در ایستگاه منتظر بمانیم تا اتوبوس از راه فرسد و وقتی

توقف می‌کند هم مسافران مثل کمپوت به هم چسبیده‌اند و جایی برای سوار شدن نیست. ط.ا با بیان اینکه کسانی که از اتوبوس برای جابه‌جایی در سطح شهر استفاده می‌کنند، اغلب از قشر ضعیف و کم‌درآمد هستند، ادامه داد: چرا کسی که خودروی شخصی ندارد و یا از پس پرداخت کرایه تاکسی برنمی‌آید، محکوم به استفاده از اتوبوس‌هایی است که تا خرخره پر هستند؟

وی با گلایه از اینکه مگر وقت قشر ضعیف ارزشی ندارد، گفت: چرا باید در سرمای زمستان و گرمای تابستان برای رفتن به سرکار روزی یک ساعت منتظر باشیم تا اتوبوس بیاید و یک ساعت هم معطل شویم که بتوانیم از محل کار به خانه برگردیم؟

این شهروند همدانی توضیح داد: با توجه به طولانی بودن فرایند سوار و پیاده کردن مسافران در ایستگاه‌های مختلف، وقتمان به‌اندازه کافی تلف می‌شود و واقعاً انصاف نیست یک ساعت هم برای رسیدن اتوبوس معطل بمانیم.

وی اضافه کرد: نامشخص بودن زمان رسیدن اتوبوس به ایستگاه باعث می‌شود نتوانم برنامه‌ریزی منظمی برای خروج از منزل داشته باشم و اغلب دیر به محل کار می‌رسم و مطمئناً که این فقط مشکل من نیست و شهروندان زیادی شرایطی مشابه من دارند.

جابه‌جایی با اتوبوس‌هایی که جای سوزن انداختن ندارند...

یکی دیگر از شهروندان همدانی نیز با گلایه از شلوغی بیش‌ازحد اتوبوس‌ها آن‌هم در شرایط کرونایی که رعایت فاصله اجتماعی الزامی است، گفت: برای جلوگیری از شیوع کرونا توصیه شده مردم در مکان‌های عمومی به‌ویژه فضاهای مسقف فاصله یکی و نیم متری را رعایت کنند ولی کافی است در ساعات شلوغی صبح یا عصر سری به اتوبوس‌های خطوط پرتردد شهر بزنید و واقعیت را به چشم ببینید.

ز –ت ادامه داد: در برخی ساعات اتوبوس‌ها به قدری شلوغ است که اگر فرد کمی جابه‌جا شود، صورتش به‌صورت مسافر کناری برخورد می‌کند. وی تأکید کرد: بدون شک در چنین فضایی نفس کشیدن سخت است و تهویه اتوبوس هم از پس ایجاد هوای سالم و مطبوع برنمی‌آید. این شهروند همدانی با بیان اینکه مشکلات سیستم اتوبوسرانی و تاکسیرانی یکی دوتا نیست، افزود: شاید برای جوانان و کسانی که شرایط بدنی سالمی دارند، ایستاده منتظر ماندن برای رسیدن اتوبوس و تاکسی کار سختی نباشد ولی برای افراد مسن و بیماران نگران‌کننده است. وی اظهار کرد: فضای اغلب ایستگاه‌های مکانیزه اتوبوس کم است و بیشتر از ۵–۶ نفر نمی‌توانند در صندلی بنشینند و مابقی مسافران باید در فضای باز منتظر رسیدن اتوبوس باشند، این کار در سرما و زمان بارش برف و باران و همچنین گرمای تابستان کار ساده‌ای نیست و واقعاً خلق مردم را تنگ می‌کند.

این بانوی همدانی ابراز کرد: وضعیت نظافت و

بهداشت برخی از این ایستگاه‌ها هم چنگی به دل نمی‌زند و به‌شخصه ایستادن در خیابان را ترجیح می‌دهم.

وقتی سفر با اتوبوس آخرین انتخاب است

س- س یکی از مسافران خط شهرک بهشتی – میدان امام (ره) از استهلاک بالای اتوبوس‌های این خط گفت: وضعیت برخی اتوبوس‌هایی که در خطوط فرعی فعالیت دارند خوب نیست و استهلاک آن‌ها کاملاً مشهود است. وی تأکید کرد: چرا شهروندان باید تاوان ضعف‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی را پس دهند و سوار اتوبوس‌هایی شوند که صندلی‌هایشان کهنه و پاره و کف آن سوراخ است، سیستم گرمایش و سرمایشی مناسبی ندارد و مدام خراب می‌شوند؟

این شهروند همدانی خاطرنشان کرد: تعداد تاکسی‌های اتوبوس‌های همدان به نسبت جمعیت بسیار کم است و تورم و گرانی اتوبوس هم باعث شده، فرایند نوسازی این سیستم قطره‌چکانی باشد و راهی جز کنار آمدن با همین اتوبوس‌های مستهلک باقی نماند.

دیگر شهروند همدانی با اشاره به اینکه به حجم بیشتر سفرهای درون‌شهری توسط بانوان انجام می‌پذیرد اما سهم مساوی در اتوبوس‌ها برای آن‌ها در نظر گرفته می‌شود گفت: در همه جای دنیا استفاده از اتوبوس یکی از بهترین راه‌ها برای سفر ارزان و راحت است ولی در ایران آخرین و سخت‌ترین راه برای جابه‌جایی است.

ف – ت ادامه داد: وقتی سیستم حمل‌ونقل عمومی مناسب نباشد، مردم ترجیح می‌دهند از خودروی شخصی خود برای جابه‌جایی استفاده کنند که نتیجه این امر چیزی جز ترافیک، آلودگی هوا، افزایش میزان درگیری مردم، مصرف بیشتر سوخت و غیره نیست.

وی تأکید کرد: واقعاً حق شهروندان همدانی با جمعیت ۸۰۰ هزار نفری این نیست که بتوانند از اتوبوس‌های تازه نفس استفاده کنند؟

شهر

اینکه اگر حمل‌ونقل عمومی به‌خوبی مورد استفاده قرار گیرد اصلی‌ترین مشکل پیش روی ترافیک شهرها حل خواهد شد، اذعان کرد: اشکال کار این است که تا صحبت از حمل‌ونقل عمومی می‌شود مدیریت شهری به‌دنبال الگوبرداری از دیگر شهرها و در نهایت الگوبرداری از تهران به‌عنوان پایتخت است در حالی که بسیاری از این الگوبرداری‌ها اشتباه است.

شیران، با اشاره به اینکه بنده بارها متذکر شده‌ام که در بسیاری از موارد شهرهای کوچکتر از تهران و کلان‌شهرهایی همچون اصفهان، مشهد و غیره این فرصت را دارند که همچون این شهرهای بزرگ دچار آلودگی هوا و آلودگی بصری شهری نشوند، خاطرنشان کرد: این مهم در صورتی محقق می‌شود که امکان استفاده درست از داشته‌ها برای شهروندان فراهم شود.

وی با تأکید بر اینکه از محورهای اصلی توسعه پایدار افزایش دسترسی مردم از طریق گونه‌های مختلف حمل‌ونقل عمومی پاک همچون دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی و وسایط حمل‌ونقل با سوخت پاک است، تصریح کرد: در واقع جمعیت این داشته‌ها ما را در رسیدن به توسعه حمل‌ونقل پایدار کمک خواهد کرد.

وی افزود: این بدان معنا است که اگر شهرداری همدان می‌خواهد در حوزه حمل‌ونقل، کاری از پیش‌ببرد باید شرایط را به گونه‌ای مهیا کند که دسترسی از خانه به ایستگاه‌های اتوبوس برای شهروندان تسهیل شود زیرا اگر من نوعی به‌عنوان شهروند از خانه خود برای رسیدن به ایستگاه اتوبوس یک مسافت ۲۰۰ متری را در یک پیاده‌رو سالم طی کرده و به ایستگاه در خور شأن شهروند برسم یقیناً سوار اتوبوس خواهم شد.

این استاد حمل‌ونقل شهری با اشاره به اینکه البته دراین بین حاضر بودن به موقع اتوبوس در ایستگاه و درعین حال له و تولید نشدن در آن به دلیل سوار کردن بیش از حد مسافر نیز مطرح است، خاطرنشان کرد: مسئله این است که رسیدن به چنین شرایطی کار بس آسانی است چراکه شهرداری‌ها کار زیاد انجام می‌دهند اما نمی‌دانند در چه شرایطی کدام کار صحیح‌تر است.

شیران با تأکید بر اینکه امروز چاره ترافیک شهرها ساختن تونل، پل و تقاطع نیست که با صرف هزینه گزاف و به ازای بریدن روبان محقق شود، ابراز کرد: این شیوه‌های مضحک در شهرهای امروز مشکلات مردم را دوچندان می‌کند.

رئیس دانشکده حمل‌ونقل عمومی یاید با تأکید بر اینکه یکی از معضلات ما در مدیریت شهری در شهرهای ایران این است که آنقدر که به معاونت شهرسازی و عمرانی (به دلیل تراکم‌فروشی و درآمدزایی برای آن داره) بها

اینکه اگر حمل‌ونقل عمومی به‌خوبی مورد استفاده قرار گیرد اصلی‌ترین مشکل پیش روی ترافیک شهرها حل خواهد شد، اذعان کرد: اشکال کار این است که تا صحبت از حمل‌ونقل عمومی می‌شود مدیریت شهری به‌دنبال الگوبرداری از دیگر شهرها و در نهایت الگوبرداری از تهران به‌عنوان پایتخت است در حالی که بسیاری از این الگوبرداری‌ها اشتباه است. شیران، با اشاره به اینکه بنده بارها متذکر شده‌ام که در بسیاری از موارد شهرهای کوچکتر از تهران و کلان‌شهرهایی همچون اصفهان، مشهد و غیره این فرصت را دارند که همچون این شهرهای بزرگ دچار آلودگی هوا و آلودگی بصری شهری نشوند، خاطرنشان کرد: این مهم در صورتی محقق می‌شود که امکان استفاده درست از داشته‌ها برای شهروندان ایجاد شده که فرد مسیر را با دوچرخه در شهر تردد کرده و با رسیدن به ایستگاه اتوبوس در صورت تمایل به استفاده از حمل‌ونقل عمومی، دوچرخه خود را در این محل نصب و خود از اتوبوس استفاده کند و به محض رسیدن به مقصد دوباره می‌تواند سفر خود را با دوچرخه مورد نظر پی بگیرد.

رئیس گروه تخصصی ترافیک شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور با تأکید بر اینکه مدیران شهری به جای گرفتن لقمه‌های بزرگ‌تر از دهان در حوزه مدیریت حمل‌ونقل شهری درست فکر کنند، ابزار کرد: وقتی از داشته‌هایی همچون اتوبوس و تاکسی خود درست استفاده نکردیم و طرز درست استفاده کردن را بلد نیستیم معنایی ندارد که به فکر به راه انداختن BRT و قطار شهری باشیم. شیران با تأکید بر اینکه طی کردن نسنجیده این سلسله‌مراتب در ارائه خدمات حمل‌ونقل شوری بدون سرویس‌دهی مطلوب به شهروندان ما را در مسیر رسیدن به پایداری در شهر متوقف خواهد کرد گفت: نباید فراموش کرد تأکید چنین زیرساخت‌هایی علاوه بر هزینه گزاف چهره شهر را برهم خواهد زد.

وی افزود: نکته بعدی اینکه کاربری معابر شهری کشور ما با معابر شهری دیگر کشورها متفاوت است زیرا در معابر شهری کشور ما شاهد تلفیق کاربری‌های مختلف (مغازه، خانه، فضای سبز، مراکز تجاری بزرگ و غیره) هستیم این بدان معنا است که به معنای واقعی طبقه‌بندی معابر نداشته‌ایم.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل شهری با تأکید بر اینکه در شرایطی که تعریف عنوان‌شده برای معابر شهری ایران حکمفرما نیست پس باید رژیم‌های حمل‌ونقلی را متناسب با این بافت ترکیبی در نظر بگیریم افزود: بر این اساس بی‌معنا است که وقتی امکان تخلیه بار ترافیکی لاین راست خیابان‌ها در مواقع پیک ترافیکی برای حرکت اتوبوس‌ها فراهم است آن را رها کرده و برای مدیریت ترافیک شهر در وسط خیابان اقدام به نصب و استقرار (BRT) کنید.

شیران با اشاره به اینکه رژیم‌های خدمتی ما در حوزه حمل‌ونقل باید درست تعریف شود، تشریح کرد: مسئله این است که مسئولان ما باید از چشم وهم‌چشمی حذر کنند.

من یک بازرس شهری هستم

سیهرغرب، گروه شهر؛ مسئولان بخش خودمختار گالیسیا اسپانیا، با راه‌اندازی جنبش (امن یک بازرس شهری هستیم)، در نظر دارند با آموزش مفاهیم شهری، عشق و توجه به محیط زندگی را در قشر نوجوان بیدار کنند.

دولت منطقه‌ای گالیسیا اسپانیا شروع سومین ابتکار آموزشی خود را با عنوان من یک بازرس شهری هستم اعلام کرد. این پروژه با همکاری کالج معماران گالیسی (COAG) سازماندهی شده است و هدف آن تقویت دانش و قدردانی دانش‌آموزان مدرسه از محیط‌های شهری است که در آن زندگی می‌کنند.

در مجموع ۸۰ دانش‌آموز از یک مدرسه متوسطه در شهر پونته کالداس اولین نفراتی بودند که امسال در این فعالیت شرکت کردند. بر اساس این پروژه، سازمانی متشکل از بازرسان آژانس حفاظت از قانون شهری (APLU) از مدارس سراسر گالیسیا، از هم‌اکنون تا پایان ژوئن، بازدید می‌کنند و اهمیت میراث شهری و معماری را به شیوه‌ای در دسترس و سرگرم‌کننده آموزش می‌دهند.

دانش‌آموزان شرکت‌کننده با استفاده از مفاد آموزشی خاص، به روشی خلاق و سرگرم‌کننده در کلاس درس، بر مفاهیم قلمرو و چشم‌انداز محیط زندگی خود کار می‌کنند و عناصر تشکیل دهنده آن‌ها را تجزیه و تحلیل می‌کنند. آن‌ها همچنین به مفاهیمی مانند میراث طبیعی و تاریخی، زیرساخت‌ها، محیط زیست، تغییرات آب و هوا، ردپای اکولوژیکی و ساخت و سازها در قلمروی محلی خواهند پرداخت. هدف طرح من یک بازرس شهری هستم این است که جوانان را با اهمیت توجه مسائل مربوط به شهرشان آشنا کنند. بنابراین، چنین طرح آموزشی، پیوندی اساسی را بین جوامع کنونی و آینده در بهره‌مندی پایدار و مسئولانه از شهر ایجاد می‌کند.