

ترافیک همدان؛ پاشنه آشیلی در آستانه فلج شهری

سپهرغرب، گروه شهر – عباس سربیشی؛ تقریباً همه صاحب‌نظران و کارشناسان معتقدند جدا از موضوعات زیست‌محیطی، آلودگی هوا و صوت، تراکم اتومبیل و ترافیک پیامدهای بسیار وخیمی را به‌صورت مستقیم و آشکار و غیرمستقیم و نامشهود بر شهروندان وارد کرده و باعث شده تا ضمن کاهش آستانه تحمل و فرسایش روح و روان افراد، تحمل نظام روانی و رفتاری آن‌ها را تحت تأثیر قرار دهد. در واقع این معضل اکنون همچون یک پاشنه آشیل باعث شده تا باوجود همه تلاش‌ها در نظام مدیریت شهری، نه‌تنها نارضایتی مردم در این حوزه بیشتر بلکه روبه‌روز نیز بر عمق و گستره آن افزوده شود.

البته در علت‌شناسی این موضوع نیز همواره دلایل مختلفی مانند افزایش تعداد خودروهای شخصی، عدم پاسخگویی وسعت و عرض خیابان‌ها، وجود اشکالات مهندسی در طراحی خیابان‌ها، ضعف در فرهنگ رانندگی و خلأ در قوانین، ضعف در گسترش حمل‌ونقل عمومی و... مطرح بوده که هرچند همه آن‌ها به لحاظ وزنی و ساختاری محل بحث و تأمل هستند اما با این حال تصور می‌شود در شهری مانند همدان سه موضوع؛ کم‌توجهی به حمل‌ونقل عمومی به‌خصوص حمل‌ونقل‌های جدید، شکل و مهندسی تقاطع‌ها، زیرگذرها و روگذرها و عدم توجه به اجرای طرح‌های کارشناسی‌شده ترافیکی باعث شده تا این شهر باوجود جمعیتی به‌مراتب کمتر از کلان‌شهرها، در سال‌های اخیر گاه آنچنان به مرز بحران و کلافگی نزدیک شود که صدای اعتراض همه مردم و شهروندان را درآورد.

موضوع این است که به‌مانند همه جوامع رو به رشد، در شهری مثل همدان هم نمی‌توان جلوی افزایش خودروها را گرفت و به خاطر بافت و شکل ساختاری آن نمی‌توان خیابان‌ها و کوچه‌ها را به سرعت تعریض کرد، گو آنکه نرخ تردد و عبور و مرور نیز به علت افزایش جمعیت روز به‌روز در حال افزایش است و ظاهراً اجرای طرح‌های ترافیکی نیز چندان توانسته در نظم‌بخشی و ایجاد تعادل موفق باشد خاصه اینکه سیستم حمل‌ونقل عمومی نیز با همه تلاش خود محدودیت‌های بسیاری دارد و نیاید انتظار معجزه از آن داشت.

حالا البته اینکه برخی مسئولان معتقد و یا مدعی هستند که اجرای طرح زوج و فرد، احداث چند پل روگذر و تقاطع غیر همسطح، نصب چند دوربین نتایج بسیار مثبتی را در پی داشته و توانسته‌اند گره‌های زیادی را باز و بسیاری از رانندگان را وادار به رعایت قوانین کنند و یا موضوع ترافیک و مشکلات آنچورها نیست که برخی می‌گویند و فقط محدود به یکی دو نقطه شهر و چند ساعت به‌خصوص است، ظاهراً تنها پاسخ موجود و اعلام‌شده است که انتظار می‌رود مردم هم قبول کنند.

در واقع مسئولان و مدیران شهری همدان به گونه‌ای رستمطراق از این دست اقدامات خود سخن می‌رانند که گویی تنها در شهر ما این معجزات صورت گرفته و هنوز در دیگر شهرها

مدیران عqlشان به اجرای اینگونه راهکارها قند نمی‌دهد، حال آنکه اگر نیم‌نگاهی نامحسوس به شیوه عملکردی و گستره اقدامات انجام‌شده در سه استان مجاور در حوزه کنترل ترافیک و تلاش در جهت روان‌سازی حرکت در سطح معابر بیانداریم، کاملاً مشخص می‌شود ما کجای راهیم و آنان در کدام مرحله، نهایتاً اینکه از یک تغاز ماست شعار و ادعا، چقدر کره مدرک و سند قابل قبول می‌شود درآورد و به خورد مردم و رسانه‌ها داد؟

■ **مدیریت شهری یک‌سو، مردم و ترافیک سوی دیگر**

اگر قرار بود مدیریت شهری و مردم در یک‌سو و معضل ترافیک به‌عنوان تنها مسئله مشترک در سوی دیگر قرار گیرد، شاید می‌شد راهکاری برای این مسئله پیدا کرد اما داستان این است که در شهر همدان، به‌طور معمول مسئولان ترافیک در تنها محصول فرهنگ بد مردم در رانندگی و افزایش خودروها و تنگی معابر می‌بینند نه سبک و سیاق مدیریتی خودشان.

البته بدیهی است که مردم موظف به رعایت قوانین و فرهنگ راهنمایی رانندگی هستند و شاید هم بتوان در حوزه فرهنگ رانندگی، مردم را مقصر اول و آخر جلوه داد اما سؤال این است که آیا معضل ترافیک تنها محصول عملکرد مردم است و هیچ‌کس دیگری در بروز این مسئله سهمی ندارد؟

آیا می‌توان مسئول تنگی و عدم تعریض معابر، کندی در ساخت و ایجاد پارکینگ، ضعف در گسترش حمل‌ونقل عمومی، عدم دقت در طراحی و مهندسی شکل تقاطع‌ها، ساخت زیرگذر و روگذرهای جدید، اصلاح مهندسی خیابان‌ها،

حذف نقاط کور و افزایش تعداد دوربین‌های ترافیکی، ایجاد تقاطع‌های هوشمند، اجرای طرح‌های همتا و مصوبات طرح جامع ترافیک، نظارت بیشتر بر ناپسامانی وضعیت تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها و خودسرانگی خودروهای دولتی، کنترل تردد پرتخلف موتورسیکلت‌ها، وضعیت خراب آسفالت، آبگرفتگی و یخ‌زدگی چاله خیابان‌های درون شهری، عدم تأمین بودجه برای ایجاد زیرساخت‌ها، انتصاب مدیران ضعیف و ناتوان در مصادد اجرایی این حوزه، تولید و ایجاد سرعته‌های غیر استاندارد و موانع غیرطبیعی در خیابان‌ها، اجرای برخی طرح‌ها در زمان بی‌موقع و اوج ترافیک و غیره را هم مردم دانست و آن‌ها را وادار به پاسخگویی کرد؟

البته شاید به نظر برخی باورپذیر نباشد اما اساساً و از منظر نویسنده این واقعیت است که مردم در تمام این مسائل مقصر اول و آخر قطعی هستند چرا؟ جواب بسیار ساده است زیرا؛ اگر در تمام این مدت شهروندان یا بی‌تفاوتی از کنار مسائل عبور نکرده و حس مطالبه‌گری و الزام کردن مدیران شهر به پاسخگویی و انجام وظایف در آن‌ها ایجاد شده بود و در مقابل طرح‌های غیرکارشناسی و هزینه‌سوز سکوت نکرده و در قبال ضعف و عدم کاربری طرح‌ها و پروژه‌های ترافیکی و حمل‌ونقل عمومی خواستار پاسخگویی و توضیح مجریان شده بودند، قطع به یقین بسیاری از این موضوعات یا پیش نمی‌آمد یا در مسیر حل و اجرای صحیح و به‌سامان قرار می‌گرفت، حالا نتیجه این بی‌تفاوتی و عدم مطالبه‌گری مردم باعث شده که می‌بینید در شهری که نه به لحاظ جغرافیایی خیلی بزرگ است و نه جمعیت حتی چندصد هزار نفری دارد، ترافیک

شهر

آن رو به افزایش بوده و در حد یک کلان‌شهر چند میلیونی کلافه‌کننده است.
هرچند ما در رسانه سپهرغرب بارها و بارها گفته‌ایم و مجدداً بر آن تأکید داریم که بر اساس مدل گفت‌وگوها، شاکله نگاه مردم و شهروندان همدانی نسبت به عملکرد مسئولان و کیفیت خدمت در سال‌های اخیر اتفاقات خوبی را رقم زده و امیدوارکننده بوده و در عین حال هیچ‌کس هم انتظار ندارد که مشکلات یک‌شبه حل شده و یا مطالبات و خواسته‌ها به‌صورت ۱۰۰ درصدی پاسخ داده شود اما با این حال قابل قبول و توجیه هم نیست که برخی مشکلات که ارتباط واقعی با زندگی روزمره مردم دارد نیز برای مدت‌های طولانی پابرجا مانده و باوجود اطلاع از ادامه و گسترش تبعات بعدی آن طی چندین سال متمادی؛ برنامه مشخص، کارآمد و مؤثری برای حل آن‌ها در دستور کار قرار نگرفته باشد که به‌صورت خاص موضوع مشکلات ترافیک رو به افزایش شهر همدان از آن جمله است.

موضوعی که به اتفاق نظر بسیاری از صاحب‌نظران می‌شد در طول یک دهه گذشته و با برآورد برخی احتمالات و آمارها برای آن علاج قبل از وقوع تخصصی و کارشناسانه تعریف و اجرا کرد اما فقدان این نگاه مدیریتی بلندمدت از یک‌سو و اصرار برخی افراد به تحمیل و اجرهای سلیقه‌ای و غیر تخصصی خود به هر حوزه فعالیت شهری، باعث شد تا نه‌تنها این فرصت زمانی و سرمایه از کف ما خارج شود بلکه در نهایت امروز شهر در جنبه معضلی قرار گیرد که برای برون‌رفت از آن نه فرصت چندان‌ی داریم و نه اعتباری قابل اتکا مگر آنکه دست معجزه‌گری از آستین غیب

برون آمده و کاری کند.
و اما در جمع‌بندی گفت‌وگوهای صورت‌گرفته از سوی خبرنگار روزنامه سپهرغرب با ۵۰ شهروند همدانی خانم و آقا در میدان مرکزی همدان در نیمه نخست شهریور ماه ۱۴۰۳ در خصوص وضعیت ترافیک، تبعات و راهکارهای احتمالی برون‌رفت از آن اینگونه مطرح شد؛
– تقریباً همه این‌۵۰ شهروند به‌صورت واضح و قاطع اعلام کردند که ترافیک خودرو در همدان در سال‌های اخیر به‌شدت و به نحو تأمل‌برانگیزی افزایش یافته که جای سؤال دارد.
– همین گروه با اشاره به نزدیک شدن به آغاز سال تحصیلی دورنمای به‌مراتب بدتری را برای کیفیت ترافیک شهری متصور بوده و تأکید داشتند باید منتظر روزهای بدتری در این زمینه باشیم خاصه اینکه بیشتر والدین هم با خودروی شخصی فرزندان خود را به مدرسه برده و یا به خانه برمی‌گردانند.

– از دید ۴۶ شهروند اجرای طرح زوج و فرد یا تعریف محدوده و... تأثیر چندان‌ی بر این وضعیت نداشته و ظاهراً این طرح بیشتر حالت مُسکن دارد تا یک راهکار مدون و مؤثر و طولانی‌مدت.
– از منظر این افراد در رینگ مرکزی مهم‌ترین علت ترافیک بی‌نظمی و ناپسامانی، توقف و حرکت تاکسی‌ها، اتوبوس‌ها و موتور سیکلت‌هاست و خودروهای شخصی عملاً سهمی در بروز ترافیک در این منطقه ندارند.

– ۴۰ شهروند همدانی علاوه بر ازدیاد خودروهای شخصی و تنگی معابر فقدان یک سیستم حمل‌ونقل عمومی و برنامه ترافیکی منسجم و کارآمد از سوی مدیریت ترافیک را مهم‌ترین علل بروز وضعیت فعلی عنوان کردند.

توسعه هوشمند با گسترش زندگی در حومه‌های شهری

بسیاری از جوامع حتی مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری جداگانه‌ای را برای ساکنان محله ایجاد کرده‌اند.

■ **ایمنی و امنیت بالاتر**

شهرها نسبت به حومه‌های اطراف، میزان جرم و جنایت بالاتری دارند و ایمنی در حومه‌های شهری بیشتر است.
گردهم آمدن افراد و اجتماعات در حومه شهرها رایج‌تر است که باعث کاهش نگرانی از تنش‌ها و جرایم خیابانی می‌شود، به‌ویژه برای کسانی که فرزند کوچک دارند.

■ **مشارکت بیشتر در دولت محلی و توسعه جامعه**

زندگی در یک جامعه کوچک‌تر در حومه شهر منجر به شنیده شدن صدای ساکنان توسط دولت می‌شود و ایفای نقش در دولت محلی و مدارس و گروه‌های اجتماعی بسیار آسان‌تر از شهرها است، زیرا افراد کمتری برای رقابت و جود دارند.

■ **نمونه‌هایی موفق از حومه‌های شهری پایدار**

مولر، تگزاس / ایالات متحده آمریکا
این حومه شهری که در محل فرودگاه پیشین رابرت مولر ساخته شده است، یک جامعه مدرن، عادلانه و سازگار با محیط‌زیست با کاربری ترکیبی است که از مجموعه‌ای از خانه‌های تک‌واحدی و بلوک‌های آپارتمانی مجهز به انرژی خورشیدی، فروشگاه‌ها، رستوران‌ها، دفاتر اداری، پارک‌ها و مسیرهای پیاده‌روی، موزه و آمفی‌تئاتر تشکیل شده است و بیشترین تعداد سرانه خودروهای برقی کشور را دارد.

■ **دهکده زیست‌محیطی لس‌آنجلس/ ایالات متحده آمریکا**

ساکنان دهکده زیست‌محیطی در سه مایلی غرب مرکز شهر لس‌آنجلس تلاش می‌کنند تا کمترین تأثیر را بر محیط‌زیست داشته باشند و در عین حال سبک زندگی آن‌ها به‌گونه‌ای باشد که ارتباط آن‌ها را با مراکز شهری به‌طور کامل قطع نکند.
موقعیت مکانی این دهکده و نزدیک بودن به وسایل نقلیه عمومی، مدارس و فروشگاه‌ها،

- یکشنبه ۱۱ شهریور ۱۴۰۳**
- سال هفدهم - شماره ۲۹۳۴**

– ۳۶ گفت‌وگوشونده بر این باورند که اگر سال‌های قبل با توجه به پیش‌بینی افزایش خودرو و تردد، برنامه حمل‌ونقل عمومی به سامان، منظم و برنامه‌دار می‌شد قطعاً بسیاری از شهروندان دیگر مجبور نبودند با خودروهای شخصی خود رفت‌وآمد کنند.

– برخی نیز تأکید ویژه داشتند که چون چند مسیر منتهی به میدان پیاده‌راه شده و بار ترافیکی آن‌ها بر خیابان‌های مجاور تحمیل شده، ضروری است سرتاسر این خیابان‌ها در مسیر رفت و برگشت منطقه توقف مطلقاً ممنوع اعلام شود.
– از منظر این گفت‌وگوشوندگان مغازه‌داران با پارک خودروهای شخصی خود در این خیابان‌ها عملاً طی ۱۶ ساعت بیشتر از نصف مسیر را تصاحب کرده و مانع تردد می‌شوند حال آنکه این خیابان‌ها عمومی بوده و قانون هم هیچگونه مزیت و حق مالکیتی را از سوی آن‌ها بر این معابر تعریف نکرده و به رسمیت نشناخته است.

– ۲۹ نفر نیز معتقدند در طول این سال‌ها باید نسبت به احداث پارکینگ‌های وسیع اقدام می‌شد که در این صورت شاهد توقف و پارک خودروی کمتری در معابر می‌شدیم، گو آنکه مماشات پلیس راهور و خلأهای قانون در اکتفا به جرمه و عدم انتقال خودرو به پارکینگ به‌خصوص در مناطقی مانند آرمگاه باعث عادی

شدن یک تخلف پرهزینه برای شهر شده است.
– از دید همین گروه وقتی زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، پارکینگ و... مناسب و کافی نباشد طبیعتاً مردم هم فرصت‌طلبانه اقدام کرده و به این معضل دامن می‌زنند.

– به اعتقاد ۲۸ شهروند همدانی نرخ بالایی از مشکلات ترافیکی شهر ما محصول پارک و تردد بی‌قانون و بی‌مهابای موتورسیکلت‌سواران است که ظاهراً متولیان نظام ترافیکی هم به هر علت اراده و تمایلی به برخورد با آن‌ها ندارند.

– از دید ۲۶ شهروند اجرای برخی تقاطع‌های غیر هم‌سطح عملاً تأثیری در کاهش بار ترافیکی نداشته و فاقد کارآمدی و بازدهی مناسب است.
– از دید همین گروه اگر خیابان‌ها و میادین منتهای به رینگ دوم و اول مجهز به پل‌های روگذر مکانیزه و نرده‌های جداکننده در سرتاسر مسیر شود می‌توان شاهد کاهش حجم بالایی از تداخل عبور و مرور و ترافیک در این منطقه بود.

– و البته به‌صورت خاص و با توجه به تجربه و مشاهدات از دیدگاه همه این شهروندان وضعیت ترافیک همدان با این رویه روز‌ها و سال‌های به‌مراتب بدتر و ناخوشایندتری را در پیش رو دارد مگر اینکه در همین مدت زمان باقی‌مانده با برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری تخصصی و نه سلیقه‌ای بتوانیم راهکارهای مناسب زودبازده و کاربردی‌تری را به مرحله اجرا بگذاریم.

– از دید این شهروندان مسئله مهم، اجرای صحیح در کوتاه‌ترین زمان است و انتظار می‌رود مدل نظارت بر اجرای کمی و کیفی این طرح‌ها به گونه‌ای باشد که به‌مانند بسیاری از پروژه‌های شهر، اندک زمانی پس از اتمام، تعطیل نشود و یا نیازمند تعمیرهای پرهزینه‌تر از ساخت نباشند.

سپهرغرب، گروه شهر؛ تحقیقات نشان می‌دهد که در چند سال گذشته تقاضا برای سکونت در حومه‌های شهری در سراسر جهان افزایش یافته است که می‌تواند با ارتقای کیفیت زندگی در این مناطق نسبت مستقیم داشته باشد.

در دهه پیش با توجه به اینکه جوانان نسل ۷ مسئولیت‌های خانوادگی کمی داشتند و می‌خواستند به شلوغی مرکز شهر نزدیک شوند، بسیار مطمئنی بود که به‌دنبال احیای مناطق مرکزی شهر و قابل سکونت‌تر کردن آن‌ها باشند.
ساخت آپارتمان در مرکز شهر در دوران رکود کارآمد بود زیرا افزایش گزینه‌های مسکن نیاز به سرمایه‌گذاری کمی در زیرساخت داشت و بیشتر افراد تمایل به اجاره همسکن داشتند چراکه دریافت وام خربد سخت بود.

در چند سال اخیر حومه شهرها تجدید حیات کرده‌اند و حتی نسل ۷ هم به حومه شهرها نقل مکان می‌کنند و بر توسعه آید خارج از شهرها تأثیر می‌گذارند.
دلایل بسیاری برای رشد و گسترش حومه‌های شهری پایدار وجود دارد که به آن‌ها اشاره می‌شود.

■ **حومه شهر و مزایای زندگی در آن**

حومه شهر با تعریف سنتی آنکه به محله یا اجتماع واقع در اطراف شهر گفته می‌شد، منسوخ شده است و امروزه حومه‌ها در پی افزایش رشد جمعیتی در شهرها گسترش می‌یابند تا تراکم را از مناطق مرکزی شهر برداشته و به توسعه شهری سازمان‌یافته کمک کنند.

به‌منظور گسترش حومه‌های شهری پایدار نیاز به وسایلی است که به‌دنبال آلودگی‌های زیست‌محیطی در این مناطق کمک می‌کند، ازجمله این اقدامات می‌توان به ایجاد مراکز قابل پیاده‌روی به‌منظور کاهش وابستگی مردم به وسایل نقلیه شخصی اشاره کرد.
باید مراکز اجتماعی، تفریحی، فرهنگی و تجاری به‌گونه‌ای در مراکز شهری طراحی شود که با پای پیاده یا از طریق گزینه‌های حمل‌ونقل کوچک همچون اسکوتر و دوچرخه در دسترس باشد.

طراحی مجدد حمل‌ونقل عمومی و انتخاب