تقاطع غیرهمسطح مدرس یک ضرورت با پیش‌نیازهای به‌مراتب مهم

عراقچیان: هدف، ماندن در مدرس یا عبور از آن؛ مسئله این است

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش: در گفت‌وگو با عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان مشخص شد؛ تقاطع غیر همسطح مدرس یک ضرورت با پیش‌نیازهای متفاوت به لحاظ تغییر کاربری معابر اطراف، تعریض و ایجاد کندور است که بدون انجام این کارها احداث تقاطع راهگشا نخواهد بود.

بلوار رجایی و میدان مدرس همدان که از ابتدای سال گذشته موضوع احداث تقاطع غیرهمسطح در آن مطرح است، یکی از نقاط حساس و شریانی از حیث ارتباطی و عبور و مرور در این شهر به‌شمار می‌رود به‌طوری‌که این معبر را می‌توان یکی از ورودی و خروجی‌های شهر همدان از سمت غرب دانست. به طوری که ورود خودروها از تقاطع شهید قهاری از یک‌سو و از سمت جاده کرمانشاه، از سوی دیگر، موجب ایجاد ترافیک طولانی در شهر همدان شده و برای عبور از این معبر کوتاه باید مدت‌ها در ترافیک ماند.

جالب‌تر اینکه اگرچه بلوار رجایی نام بلوار را یدک می‌کشد اما به‌واقع ظرفیت تردد این حجم از خودرو را ندارد چراکه معبری کم‌عرض با کاربری‌های متنوع و در عین حال با پارک‌های حاشیه‌ای فراوان و حتی پارک دوبل است که همدانی‌ها را به ستوه آورده است.

ترافیک این معبر در برخی از ساعات روز به‌ویژه در فصل تابستان به حدی است که افراد گاهی برای اینکه به دام ترافیک طولانی این معبر نیفتند، ترجیح می‌دهند از کوچه‌ها و خیابان‌های منطقه منوچهری که آن هم معضلات خود را دارد، عبور کنند.

بنابراین تمام مشکلات و مصائب عنوان‌شده، مدیریت شهری را برآن داشت که تصمیم به ایجاد تقاطع غیرهمسطحی در این مسیر کنند که بر اساس این طرح بلوار رجایی و میدان مدرس به تقاطع غیرهمسطحی تبدیل خواهند شد تا شاید بخشی از مشکل ترافیکی این نقطه حساس شهری حل شود.

با این تفاسیر بعد از گذشت تقریباً یک سال از مطرح شدن این طرح بالأخره با افت و خیز فراوان و بیان نظارت کارشناسی و بعضاً غیر کارشناسی، ۱۸ فروردین‌ماه بود که مهدی حیدری؛ رئیس کمیسیون فنی عمرانی شورای شهر همدان از آغاز عملیات اجرایی فاز نخست تقاطع غیرهمسطح میدان مدرس همدان خبر داد اما چون ایجاد هر نوع طرح ترافیکی و شهرسازانه مانند تقاطع غیرهمسطح در این زمینه نیازمند بررسی دقیق و کارشناسی‌شده است و بدون دیدگاه و رویکرد تخصصی نمی‌توان تصمیم به اجرای چنین طرح‌هایی گرفت، برآن شدیم تا در گفت‌وگویی اختصاصی نظر محمدرضا عراقچیان؛ معمار و شهرساز همدانی و نیز عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان را در این باره منعکس کنیم که در ادامه می‌خوانید:

مباحث شهرسازی در بستر خود دارای پشتوانه‌ای از اندیشه‌های اعتقادی هستند، اما نباید نگاه سیاسی به آن‌ها داشت.

باید این مسائل را از منظر نظری، فکری و اعتقادی بررسی کنیم اما متأسفانه آنچه امروز در همدان رخ می‌دهد، این است که بسیاری از پروژه‌ها با نگاه سیاسی تحلیل و اجرا می‌شوند، نه با رویکرد اعتقادی این درحالی است که اگر نگاه‌ها اعتقادی بود، حل مسائل بسیار راحت‌تر می‌شد. تأسف‌بارتر اینکه نگاه سیاسی یعنی این پروژه را استاندار یا آن نماینده پیگیری کرده و به نام او ثبت شود، این یکی از مهم‌ترین آسیب‌های موجود است.

مشکل دوم این است که در همدان، بسیاری از مدیران و مسئولان می‌خواهند با تکیه بر تجربه‌های شخصی و بعضاً ناقص خود، مشکلات شهر را حل کنند، بی‌آنکه به علم و دانش روز توجه کنند.

یکی دیگر از ایرادهای موجود، خودعالِم‌پنداری مدیران است؛ فرقی نمی‌کند در چه سطحی باشند، از مدیر ارشد استانی گرفته تا شهردار، عضو شورا، کارشناس شهرداری یا حتی اساتید دانشگاه.

بدان معنا که بسیاری از آنان گمان می‌کنند تنها راه‌حلی که به ذهن خودشان می‌رسد، درست است و نیازی به مشورت یا تحلیل دیگران ندارند، این موضوع یکی از معضلات مدیریتی ماست.

در این بین در یک نگاه منطقی و علمی، وقتی از انجام و اجرای پروژه‌های شهری در شهر سخن به‌میان می‌آید، می‌بایست سود اجرای پروژه بیش از ضررش باشد. یعنی اگر مثلاً برآورد شود که از ۱۰۰ واحد، ۵۰ واحد سود داشته باشد، باید در پروژه‌های شهری این عدد به بیش از ۷۰ تا ۸۰ برسد.

از سوی دیگر، پروژه باید از نظر اجتماعی نیز مقبولیت داشته باشد، یعنی مردم شهر آن را بپذیرند، همچنین ارزیابی متخصصانی چون جامعه‌شناسان، اقتصاددانان، شهرسازان و معماران باید نشان دهد که پس از اتمام پروژه، چه درصدی از مشکل حل می‌شود؛ البته انتظار نداریم که با یک پروژه، ۱۰۰ درصد مشکلات حل شود، اما انتظار داریم که دست‌کم ۶۰ تا ۷۰ درصد از مشکل برطرف شود.

بر این اساس درخصوص تقاطع مدرس، یکی از ملاک‌های تصمیم‌گیری باید مطالعاتی باشد که مشاور مربوط به این طرح انجام داده و برای آن قرارداد رسمی بسته شده است.

این مطالعات باید در دو سطح انجام شده باشد، نخست مطالعات جامع توسط یک گروه مشاور حرفه‌ای و باتجربه. این تیم باید شامل متخصصان ترافیک، شهرسازی، اقتصاد، جامعه‌شناسی، روان‌شناسی و سایر حوزه‌های مرتبط باشد تا از میان گزینه‌های مختلف، مثلاً از میان ۲۰ گزینه، چهار یا پنج مورد را انتخاب کرده، به‌طور عمیق مطالعه و در نهایت با دلایل روشن، بهترین راه‌حل را پیشنهاد دهند.

نوع دوم مطالعه مطالعات اجرایی است که پس از تصویب در شورای ترافیک یا شورای برنامه‌ریزی استان یا شهرداری، بنا به متولی بودن باید انجام شود، این مرحله شامل تهیه نقشه‌های اجرایی، طراحی زیرساخت‌ها، فونداسیون، عرشه، پایه و دیگر جزئیات فنی و مسئولیت آن با مشاور اجرایی است، بدان معنا که این مشاور در مورد اینکه پروژه «چه باشد»، مسئولیتی ندارد، بلکه وظیفه‌اش این است که مشخص کند «چگونه اجرا شود».

در گذشته، ما طرح تفصیلی ترافیکی نداشتیم، اما طرح‌های کلی مانند طرح جامع ترافیک وجود داشته‌اند. در این طرح‌ها نیز پیشنهادهایی مطرح شده بود، مانند احداث چهارراه، میدان، چراغ راهنمایی یا ترکیبی از زیرگذر و روگذر. باوجود این پیشنهادها، هنوز در میان مسئولان و مشاوران اختلاف نظر وجود دارد.

به‌نظر می‌رسد منطقی‌ترین کار این باشد که یک گروه نخبگانی متشکل از کارشناسان سازمان‌ها، استادان دانشگاه و افراد باتجربه اما غیردولتی و غیردانشگاهی تشکیل شود. این گروه می‌تواند بی‌طرفانه و علمی به تحلیل پروژه‌ها بپردازد و مشخص کند که آیا تصمیمات قبلی درست بوده یا نه، چراکه تصمیم‌گیری در اتاق‌های بسته و بدون شفاف‌سازی عمومی، مناسب نیست.

نکته این است که ترافیک یک مسئله تک‌بعدی نیست؛ بسیاری از ابعاد زندگی شهری در آن دخیل‌اند به طوری که ما نمی‌توانیم ترافیک را بدون در نظر گرفتن اقتصاد شهری، جامعه‌شناسی، برنامه‌ریزی شهری و توسعه، یا بدون نگاه آینده‌پژوهانه حل کنیم؛ بنابراین اگر بخواهیم به‌صورت ریشه‌ای این مشکل را حل کنیم، باید از تمام این ابعاد و تخصص‌ها بهره ببریم.

با این نگاه در زمینه ترافیک، مثلاً با نرم‌افزارها و شبیه‌سازی‌های ترافیکی کار می‌کنم و در گروهم ترجیح می‌دهم افرادی حضور داشته باشند که همه‌فن‌حریف باشند، نه صرفاً تک‌بعدی. یکی از ایرادات اساسی که در حال حاضر، به‌ویژه در حوزه ترافیک ایران (نه فقط همدان) وجود دارد، این است که برخی تصور می‌کنند تنها راه‌حل درست، راه‌حل خودشان است. در حالی که واقعیت این‌طور نیست.

شرایط ترافیکی فعلی حادث‌شده بر معابر و میادین عنوان‌شده ریشه در تصمیماتی دارد که در سال‌های گذشته گرفته شده و حالا باید به این پرسش پاسخ داد که چرا آن تصمیم‌ها اتخاذ شدند و چه پیامدهایی داشته‌اند. مثلاً در سال ۱۳۹۴، کمیسیون ماده ۵ به درخواست شهرداری، عرض خیابان ستاره را از ۱۴ متر به ۱۲ متر کاهش داد، من دلیل این تصمیم را می‌دانم، ولی شهرداری باید پاسخگو باشد. این کاهش عرض خیابان باعث شد، مسیری که قرار بود بین جاده کرمانشاه و بیمارستان ارتش از طریق ایران‌خودرو به بلوار شهید رجایی دسترسی ایجاد کند، به یک مسیر محلی تبدیل شود.

نکته حائز اهمیت اینکه قرار بود انتهای خیابان ستاره بسته شود تا فقط ساکنان محلی از آن استفاده کنند و ترافیک منطقه از جاده کرمانشاه وارد ستاره نشود اما این مصوبه فقط تا نیمه اجرا شده؛ عرض خیابان کم شده ولی انتهای آن بسته نشده است.

در نتیجه، خیابان ستاره پر از آپارتمان شده و ترافیک آن نیز افزایش یافته در حالی که مطالعات مشاور طرح جامع ترافیکی مربوط به تقاطع با عنوان مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل «رهپویان همدان» در افق ۱۴۰۰ پیشنهادهایی داده‌اند، اما به‌نظر می‌رسد عمق مطالعاتشان کافی نبوده است.

برای مثال، اگر نقش جاده حیدره یا بلوار آزادگان در بافت شهری درک نشود، قطعاً مطالعات ناقص خواهد بود، اگر کسی نداند که بلوارهای احمدی‌روشن و شهید رجایی، هم نقش ارتباطی برون‌شهری دارند و هم نقش محلی (درون‌شهری)، نمی‌تواند راه‌حل دقیقی ارائه دهد.

مشاورانی که تاکنون در این حوزه کار کرده‌اند ازجمله نقش‌جهان‌پارس که طرح جامع همدان را تهیه کرده و مشاور رهپویان، در افق ۱۴۰۰ پیشنهاد کرده‌اند که کندروی شهید رجایی احداث شود. این پیشنهاد، از دید ترافیکی پیشنهاد درستی است، اما فقط با نگاه ترافیکی نمی‌توان برنامه‌ریزی کرد بلکه باید به ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هم توجه کرد.

جالب‌تر اینکه همین شرکت در افق ۱۴۰۵ هم مطالعاتی انجام داده و نظرات متفاوتی ارائه کرده. مشاور طرح تفصیلی قبلی شهر هم بیان کرده که بلوارهای احمدی‌روشن و رجایی به‌عنوان رینگ خروجی شهر تعریف شده‌اند که درست است اما گفته شده بلوار جانبازان، خیابان فرعی است، در حالی که این تعریف دقیق نیست همچنین گفته‌شده خیابان شاه‌حسینی، آزادگان، نواب و شهید زمانی نقش جمع و پخش‌کنندگی دارند که این هم نادرست است.

در جمع‌بندی می‌توان گفت که مطالعات طرح جامع شهر که توسط نقش‌جهان‌پارس انجام شده، در برخی بخش‌ها دچار ضعف و اشکال است و نیاز به بازنگری جدی دارد. در ضمن، در زمان آماربرداری هم موضوع تخلیه مدارس که در ساعت خاصی انجام می‌شود، در نظر گرفته نشده است.

مثلاً بین ساعت هفت تا هشت صبح، دانش‌آموزان به‌تدریج به مدرسه می‌روند؛ بنابراین در این بازه زمانی، ترافیک چندان چشمگیر نیست. سرویس‌های مدارس یکی‌یکی می‌رسند، بچه‌ها را پیاده می‌کنند و بدون توقف ادامه مسیر می‌دهند؛ اما شرایط در زمان تعطیلی مدارس کاملاً متفاوت است. مثلاً حوالی ساعت ۱۲:۳۰، بین ۵۰ تا ۱۰۰ خودرو در اطراف مدرسه تجمع می‌کنند و دست‌کم یک ربع منتظر می‌مانند تا زنگ مدرسه بخورد و پنج، ۶ یا ۱۰ دانش‌آموز سوار شوند. این یعنی حداقل ۱۵ تا ۲۰ دقیقه توقف داریم، جالب‌تر اینکه به این موضوع اضافه کنید برخی از والدین نیز به‌صورت پیاده برای بردن فرزندانشان می‌آیند و فضا را شلوغ‌تر می‌کنند، این موضوع در مطالعات مشاور دیده نشده، در حالی که ما در آن محدوده تعداد بسیاری مدرسه داریم.

با این وجود تمامی این اشکالات، مشاور به حجم بالای تردد در آن نقطه اشاره کرده که نکته مهمی است و باید آن را در نظر داشت، حتی اگر در برخی موارد با ایراد همراه باشد؛ البته برای بررسی حجم تردد، معادل‌سازی انجام داده‌اند. یعنی سواری به‌عنوان واحد پایه در نظر گرفته شده و مثلاً هر اتوبوس معادل ۱۰ تا ۱۲ سواری و هر مینی‌بوس معادل پنج سواری فرض شده، چون این وسایل ترافیک‌زا هستند.

بر این اساس، حجم تردد معادل سواری در ساعت ۹ صبح حدود ۱۳ هزار و ۵۰۰ و در ساعت ۱۷:۳۰ حدود ۱۸ هزار و ۵۰۰ خودرو برآورد شده است.

حالا باید بفهمیم دلیل این حجم از تردد چیست. همان‌طور که مشاور طرح جامع اشاره کرده، این نقطه رینگ خروجی شهر است، در مسیر جاده کرمانشاه و بلوار آیت‌الله نجفی چند شهرک صنعتی و کارگاه تولیدی وجود دارد، ازطرفی شهرهایی مثل بهار، لالجین، صالح‌آباد، جورقان و غیره در این مسیر قرار گرفته و در عین حال همه این مناطق، جاذب سفر در ساعات صبح هستند؛ یعنی صبح‌ها مردم از شهر برای کار به کارخانه‌ها و شرکت‌ها در این نواحی می‌روند و بعد از اتمام کار، به شهر بازمی‌گردند؛ بنابراین اینجا یک مسیر رفت‌وآمد روزانه و جدی محسوب می‌شود.

حال پرسش این است که چرا در چنین رینگ ورود و خروجی، باید کاربری‌هایی مثل سیگارفروشی، روزنامه‌فروشی، ساندویچی یا مکانیکی وجود داشته باشد؟ این نوع کاربری‌ها در چنین مسیر پرترددی مناسب نیستند؛ مثلاً کاربری‌های موجود به‌ویژه در بلوار شهیدان رجایی و تا حدی کمتر در بلوارهای آزادگان و احمدی‌روشن، در جای درستی قرار نگرفته‌اند، این کاربری‌ها باید داخل محله‌ها باشند، نه در مسیرهای اصلی.

نکته قابل ذکر اینکه طرح جامع ما رویکرد محله‌محور دارد؛ بنابراین آیا جای سوپرمارکت در بلوار است؟ در پاسخ باید گفت خیر؛ باید در مرکز محله باشد همان‌طور که پنچرگیری، تعویض روغن و مدرسه همه باید در دل محله قرار بگیرند. البته دانشگاه با توجه به منطقه‌ای بودن در مقیاس شهری می‌تواند کنار معبر اصلی قرار گیرد و یا مثلاً باشگاه کارگران نیز چون مقیاس شهری دارد، محل استقرار آن ایرادی ندارد اما بقیه کاربری‌ها مثل بانک‌ها که مقیاس منطقه‌ای صرف دارند، نباید در کنار معبرهای اصلی باشند.

وقتی در کنار خیابان‌های اصلی یا خروجی شهر، بانک یا کاربری‌های دیگر را مستقر می‌کنیم و بعد برای آن بریدگی ایجاد می‌شود، تضاد در عملکرد تقاطع‌ها و افزایش ترافیک را در پی خواهد داشت؛ چراکه ما در شهرسازی نظامی به نام «نظام سلسله‌مراتبی» داریم که در آن مشاغل نیز بر اساس مقیاس خدمات، از روزانه تا سالانه، طبقه‌بندی می‌شوند؛ مثلاً اگر می‌خواهیم برای یک مهمانی سالانه به باشگاه کارگران برویم، قابل قبول است که مسیر طولانی طی کنیم، اما برای خرید روزانه از سوپرمارکت نباید به بلوارها یا اطراف میدان‌ها برویم، بلکه باید در دل محله باشد؛ اما اصل مبحث من، در دو کلمه خلاصه می‌شود؛ اگر تصمیم ما عبور باشد، باید شرایط عبور روان را فراهم کنیم؛ یعنی کاربری‌ها را اصلاح، معابر را عریض و محدودیت‌های توقف ایجاد کنیم.

اما اگر تصمیم‌مان بر توقف باشد، باید در تقاطع مدرس، با در نظر گرفتن حجم کاربری‌ها، فضای پارکینگ تأمین کنیم، اجازه پارک بدهیم و کاربری‌های خُرد و متنوع را اطراف آن مستقر کنیم اما مسئله این است که مشخص نیست، تصمیم شهر بر عبور است یا توقف.

من با نگاهی فراتر از کارشناس ترافیک، به‌عنوان یک شهروند حرف می‌زنم؛ یعنی اگر قرار است مشکل ترافیکی این منطقه حل شود، باید نقش معابر را بشناسیم. مثلاً بلوارهای احمدی‌روشن، شهید رجایی و امتدادشان تا آیت‌الله نجفی، نقش شهری و فرامنطقه‌ای دارند بدان معنا که این مسیر، راه ارتباطی برای رسیدن به مراکز مهمی مثل بیمارستان بهشتی، بوعلی و سایر مراکز حیاتی است به طوری که حتی کسی که از تهران می‌آید و می‌خواهد به این بیمارستان‌ها برود، از این مسیر عبور می‌کند.

یعنی اگر از ساوه یا هر جای دیگری بیایند، به‌جز ملایر، از این سمت وارد شهر می‌شوند، این نشان می‌دهد که این بلوار نقشی فراتر از یک معبر محلی دارد و نمی‌توانیم آن را نادیده بگیریم. با این حال، کاربری‌هایی که اطراف این محور طراحی شده‌اند، همگی کاربری‌های محلی هستند. اصل ماجرا و چالش اصلی دقیقاً همین‌جاست؛ بنابراین، هر اقدامی که در تقاطع مدرس انجام دهیم (ترافیکی و سازه‌ای) به‌تنهایی نمی‌تواند مشکل را حل کند. مسئله، فقط ترافیک نیست؛ بلکه یک موضوع شهرسازی، اقتصادی و حتی جامعه‌شناختی است.

از حدود ۲۰ سال پیش، زمانی که طرح تفصیلی شهر همدان تهیه شد و بعد از آن مطالعات شرکت رهپویان و مشاوران دیگر درباره این تقاطع، تا به امروز تغییرات زیادی در این منطقه رخ داده که یکی از مهم‌ترین آن‌ها، توسعه محور گردشگری حیدره، سولان، تویجین، مویجین و برفجین و نهایتاً امامزاده‌کوه محسن (ع) است.

از سوی دیگر این منطقه به یک قطب گردشگری مهم تبدیل شده؛ درحالی‌که در گذشته، جاده حیدره فقط برای سرویس‌دهی به روستای حیدره بود، اما اکنون هزاران باغ در بالادست آن روستا شکل گرفته که خود به‌تنهایی تقاضای سفر زیادی ایجاد می‌کند.

همچنین، وجود چند روستا و یک امامزاده باعث تقویت نقش گردشگری این محور شده به طوری که قبلاً این منطقه از مسیر مریانج دسترسی داشت، اما با احداث مسیر جدید گردشگری نقش این جاده کاملاً تغییر کرده، ولی این تغییرات در مطالعات قبلی لحاظ نشده است.

از طرفی در مورد وضعیت کنونی میدان مدرس در حال حاضر، بحث اصلی روی احداث زیرگذر یا روگذر است اما شاید بتوان دعوا را از زاویه‌ای دیگر نگاه کرد؛ مثلاً یک زیرگذر بین احمدی روشن و آزادگان، یا بین شاه‌حسینی و خیابانی دیگر. این‌ها فقط ایده‌اند و باید مطالعه شوند، چون ممکن است هیچ‌گاه به‌درستی بررسی نشده باشند.

مشکل دیگر، مشاغل موجود در منطقه است زیرا نباید گلوگاه‌های ترافیکی را به‌طور مداوم ایجاد کرد چراکه این منطقه دائماً در حال توسعه است از طرفی هم این پرسش مطرح است که عمده مشاغل فعال در آن‌جا مجوز دارند یا خیر؟ اگر دارند، باید بررسی شود که چرا برای این محل صادر شده و اگر ندارند، باز هم مسئولیت آن با شهرداری است. در هر صورت، مکان‌یابی این مشاغل مناسب نیست و باید با برنامه‌ریزی و حمایت، آن‌ها را به محل مناسب منتقل کرد.

یکی دیگر از چالش‌ها، دوربرگردانی است که روبه‌روی بانک ملی قرار دارد چراکه خودروهایی که از آزادگان یا شاه‌حسینی می‌آیند و می‌خواهند به سمت دانشگاه بوعلی یا بلوار احمدی روشن بروند، باید از آن استفاده کنند، درحالی‌که جای مناسبی برای این حجم از تردد نیست، می‌بایست تقاطع حداقل ۱۵۰ متر بالاتر باشد و در عین حال مسیرها طوری طراحی شوند که خودروها هم‌پوشانی ترافیکی نداشته باشند.

از طرفی طبق بررسی‌های صورت گرفته، در حال حاضر ما از این تقاطع ۱۶ حالت حرکتی داریم، در بهترین حالت، زیرگذر موجود فقط دو حالت از آن‌ها را حل می‌کند. یعنی از نظر من، حتی ۵۰ درصد هم مشکل را حل نمی‌کند؛ چه برسد به ۸۰ درصد.

افزون بر این، ترافیک فقط از سمت احمدی روشن و آزادگان نیست چراکه شهرک مدرس هم در این مسیر قرار دارد که هم شهرک مسکونی است و هم به‌عنوان پل ارتباطی به سمت جاده حیدره عمل می‌کند؛ بنابراین باید به این پل ارتباطی توجه بیشتری شود.

مشکل دیگر، توقف دوبله در محور بلوار رجایی تا تقاطع است؛ بنابراین اگر قرار باشد اقدامی مؤثر انجام شود، باید فراتر از عملیات فعلی شهرداری باشد که البته به‌نظر من کار خوبی است اما کافی نیست.

بنابراین برای حل واقعی مشکل، تعریض معبر باید تا پل ادامه یابد، نه‌فقط ۱۰۰ متر اول که صرفاً مشکل تقاطع مدرس را کاهش می‌دهد، بلکه اگر فقط چند متر به عرض خیابان اضافه کنیم، یک لاین جدید به آن اضافه می‌شود که باید تا پیش از خیابان ستاره ادامه یابد. با افزایش عرض خیابان، تقاضا برای توقف دوبله هم بیشتر می‌شود، پس مأموران راهنمایی و رانندگی باید به‌صورت دائم در طول روز حضور داشته باشند که این حضور در حال حاضر بسیار کم‌رنگ است یا گاهی اصلاً وجود ندارد.

همچنین، در مورد مشاغل موجود در بلوار نیز باید برنامه‌ریزی لازم جهت تغییر و یا حذف صورت بگیرد تا با حمایت و تشویق، به مکان‌های مناسب‌تری منتقل شوند.

نکته مهم دیگر اینکه برخی خیابان‌ها مانند تختی یا بوعلی، نقش ثابت دارند اما بلوار آزادگان در بهار، تابستان و تا میانه‌های پاییز کارکرد گردشگری دارد و محور تفریحی به‌شمار می‌رود؛ درحالی‌که در زمستان، کارکرد آن بیشتر محلی می‌شود و تنها افراد ساکن در این منطقه، در آن رفت و آمد دارند.

بنابراین تأکید می‌کنم که این طرح چون توسط یک گروه بومی تهیه نشده، دارای اشکالات جدی است راه‌حل‌هایی هم که ارائه داده، بسیار سطحی و ابتدایی هستند؛ در حدی نیستند که از یک مشاور متخصص در حوزه حمل‌ونقل یا شهرسازی انتظار می‌رود.

برای مثال همانطورکه پیشتر نیز عنوان کردم در طرح جامع حمل‌ونقل که شرکت «رهپویان» انجام داده، مثلاً در افق طرح پیشنهاد داده شده که کندروی شهید رجایی احداث شود. بله، این پیشنهاد خوبی است، اما باید دید این اقدام چه بار مالی‌ای برای شهرداری دارد آیا راه‌حلی برای تأمین این بار مالی ارائه شده یا خیر؟

از طرفی باید به این پرسش نیز پاسخ دهد که آیا در کنار این پیشنهاد، به مشاغل موجود در حاشیه بلوار توجهی شده یا نه؟ آیا جایگزینی برای ساماندهی این مشاغل اندیشیده شده؟ چراکه وقتی می‌گوییم احداث کندرو، باید ببینیم که چه مشاغلی در آن محدوده وجود دارند؛ مثلاً در بلوار شهید رجایی، بیشتر مشاغل مرتبط با مکانیکی و خودرو هستند یعنی صبح‌ها معمولاً یک خودرو متعلق به صاحب مغازه، یکی برای شاگردش و چند خودروی در حال تعمیر هم جلوی مغازه‌ها پارک هستند. خب، این مشکل با احداث کندور حل نمی‌شود؛ باید پیشنهاد تغییر یا ساماندهی مشاغل هم داده شود.

علاوه بر این، اگر قرار است آن منطقه به‌عنوان یکی از ورودی‌های اصلی شهر باشد و گردشگران از آنجا وارد شوند، باید متناسب با نیاز گردشگران نیز شغل‌هایی در آن منطقه وجود داشته باشد؛ مثلاً در طرح آمده که در ۱۵۰ متری تقاطع مدرس، توقف ممنوع شود، این پیشنهاد در ظاهر خوب است، اما باید دید در کنار این تقاطع چه نوع کاربری‌هایی وجود دارند؟ اگر جیگرکی، سیگارفروشی، روزنامه‌فروشی و امثال این‌ها در آنجا مستقر باشند، همگی ذاتاً توقف‌زا هستند پس اگر فقط بگوییم «توقف ممنوع»، ولی الزامات اجرایی‌اش را در نظر نگیریم، این پیشنهاد عملاً بی‌فایده است.

جالب‌تر اینکه در ادامه طرح، پیشنهادهایی مثل احداث ادامه خیابان توحید و اتصال آن به ۱۲ متری دانشگاه در جنوب آزادگان، یا احداث خیابان میعاد در جنوب بزرگراه ارتش مطرح شده که گفته شده این اقدامات در افق ۱۴۰۵ اجرا شود، اما اصلاً نگفته‌اند که در حال حاضر چه اقداماتی باید انجام شود.

همچنین در طرح آمده که خیابان شاه‌حسینی تعریض شود و پارک خودرو از دو طرف حذف شود تا عرض این معبر چهار متر افزایش یابد اما در حال حاضر فقط در یک سمت خیابان پارک خودرو وجود دارد، آن‌هم در سمت مرکز آموزش جهاد دانشگاهی، این پیشنهاد خود بیانگر آن است که مطالعه دقیقی صورت نگرفته، از طرفی دیگر، چه کسی از منظر محیط زیست یا حتی یک شهروند حاضر می‌شود که به بهانه کاهش ترافیک، دست‌کم ۱۵۰ تا ۱۲۰ درخت قطور در آن خیابان قطع شود؟ این هم یک پیشنهاد ضعیف و غیرکارشناسی است.

■ بلوار رجایی در مرحله نیاز به تعریض از محدوده پارک مادر تا تقاطع مدرس

از سوی دیگر در بخش دیگری از طرح، آمده که بلوار آزادگان با حذف فضای پارک و اضافه کردن چهار متر از هر دو طرف تعریض شود که این یعنی ترجیح دادن زندگی ماشینی بر زندگی انسانی که این نگاه اصلاً درستی نیست.

■ احداث مسیر کندرو در بلوار احمدی روشن یک ضرورت اما منبع تءمین مالی آن کجاست؟

در ادامه، در طرح آمده که بلوارهای رجایی و احمدی‌روشن به عرض ۷۵ متر برسند و در هر دو جهت تندرو و کندرو بین هفت تا ۱۱ متر ساخته شود این بخش ترافیکی طرح است اما مسئله این است که هیچ توضیحی داده نشده که چگونه به این هدف برسیم. با چه منابع مالی؟ تملک‌ها چگونه انجام شود؟ با چه ضوابطی؟ چه مشاغلی باقی بمانند یا حذف شوند؟ این‌ها اصلاً مطرح نشده است.

نکته دیگر اینکه مشاور طرح گفته که تقاطع مدرس باید غیرهمسطح باشد که من با این پیشنهاد کاملاً موافقم چراکه اساساً هرگونه اقدام توسعه‌ای که در محدوده بلوار شهید رجایی انجام شود، بدون ایجاد تقاطع غیرهمسطح، امکان‌پذیر نیست.

از طرفی مشاور فاز یک این پروژه که اخیراً قرار است اجرا شود، مطالعات حاشیه‌ای انجام داده و آمارگیری کرده. مثلاً از ساعت ۶:۳۰ صبح تا ۹:۳۰ و همچنین از پنج عصر تا هشت شب، ولی این آمارگیری زمان‌بندی را در نظر نگرفته و فصلی نیست. چراکه ساعت هشت شب در زمستان آن منطقه کاملاً تعطیل است، اما در تابستان تازه فعالیت‌های روزانه آغاز می‌شود؛ بنابراین زمان آمارگیری باید فصلی تنظیم می‌شد، نه ساعتی.

با این حال فرض کنیم که آمارگیری به‌درستی انجام شده؛ سؤال این است که این آمار دقیقاً در کدام بخش پروژه تأثیرگذار بوده؟ اگر فقط یک عدد آماری استخراج شده باشد، ولی در تصمیم‌گیری نهایی اثر نداشته باشد، چه فایده‌ای دارد؟

نکته دیگر اینکه مشاور در مطالعه کاربری‌ها بسیار ضعیف عمل کرده، نه در حد و اندازه یک مشاور عالی‌رتبه ترافیکی، این در حالی است که بررسی کاربری‌ها باید بسیار دقیق‌تر انجام می‌شد؛ مثلاً اگر یک کاربری مثل دیتاسنتر یا اداره‌ای بدون مراجعات مردمی کنار بلوار باشد، مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ اما اگر ده‌ها واحد سوپرمارکت، جیگرکی، فروش ظروف یک‌بارمصرف، بانک، تعویض روغنی و پنچرگیری کنار بلوار مستقر باشند، حتماً باید در مطالعات تأثیرات آن‌ها لحاظ شود که در این طرح چنین اتفاقی نیفتاده است.

■ ایجاد مسیر گردش به راست در تقاطع مدرس

مورد دیگری که نیاز به تملک دارد و می‌تواند بار ترافیکی را کاهش دهد، ایجاد مسیر گردش آزاد به راست است. در حال حاضر، در هیچ‌کدام از جهات تقاطع مدرس، گردش آزاد به راست وجود ندارد؛ یعنی خودروها مجبورند پشت چراغ قرمز و در صف ترافیک منتظر بمانند، در حالی که در بسیاری از مناطق شهری، گردش به راست آزاد است.

■ اصلاح کاربری‌های دو طرف بلوار شهید رجایی و بلوار آزادگان الزامی است

جالب است به این نکته توجه کنید که من کاربری‌های اطراف این تقاطع را یادداشت کرده‌ام؛ از تعویض‌روغنی و دکه مطبوعاتی گرفته تا چند بانک در بلوار شاه‌حسینی، ایستگاه تاکسی که دقیقاً در لب تقاطع قرار دارد، باشگاه کارگران، مشاغل خدماتی مثل رستوران، کبابی، جیگرکی، سوپری، فروش ظروف یک‌بار مصرف، داروخانه، میوه‌فروشی، ایستگاه معلمین روستایی، محل توقف و سوار شدن کارگران باغات که منتظر سرویس می‌مانند.

در کنار همه این‌ها، توقف‌های دوبله نیز وجود دارد علاوه بر این، وانت‌بارهایی که در طول مسیر از بعد از پمپ بنزین بلوار احمدی‌روشن تا مقابل پارک مادر در دو طرف خیابان ایستاده‌اند، یک معضل دیگرند. همین‌طور در بلوار آزادگان هم وانت‌ها توقف دارند.

از سوی دیگر در بلوار آزادگان، کاربری‌های ریز و پراکنده‌ای دیده می‌شود، از سیگار و قلیان‌فروشی گرفته تا فروشندگان قناری و بلبل! خیابان منوچهری و خیابان ستاره نیز از پرتراکم‌ترین مناطق به لحاظ سکونت هستند، بنابراین نیازمند مطالعات دقیق‌ترند.

یکی از ضعف‌های جدی مطالعات گذشته، بررسی ناکامل مبدأ و مقصد سفرهای شهری است، ما یک‌بار وارد معبر می‌شویم برای عبور، یک‌بار برای انجام کار؛ اما این تفاوت‌ها در مطالعات پیشین به‌درستی دیده نشده است.

موضوع دیگر اینکه زیرگذر ساخته شود، روگذر، با توجه به شرایط فعلی، حدود دو سال زمان نیاز دارد و البته با شناختی که از شهرداری‌های ایران داریم، این مدت به چهار سال هم می‌رسد! حالا در این چهار سال، ترافیک باید به کجا منتقل شود؟ انتقال بار ترافیکی اهمیت دارد؛ باید مسیر جایگزینی وجود داشته باشد که ساکنان و شهروندان منطقه اذیت نشوند.

بنابراین دعوا سر اینکه این پروژه روگذر باشد یا زیرگذر بیشتر جنبه عملیاتی دارد تا نظری که این موضوع باید توسط کارشناسان بررسی شود؛ بنابراین اصلاً نیازی نیست این موضوع وارد رسانه‌ها شود.

از سوی دیگر خیابان‌های فرعی مانند عقیل و ستاره نیز باید بررسی شوند. مثلاً اگر خیابان عقیل یک‌طرفه شود، باید از نقطه دیگری برای آن دسترسی جایگزین ایجاد شود چراکه این منطقه جزو پرتراکم‌ترین نقاط شهری است.

مبحث مهم دیگری که باید به آن توجه کرد اینکه اگر شهرداری، شورای شهر، استانداری، شورای ترافیک و سایر نهادها همه کارهای لازم را انجام دهند، آیا این اقدامات باعث ارتقای فرهنگ رانندگی هم می‌شود؟ پاسخ این است که نه‌تنها نمی‌شود، بلکه ممکن است وضعیت بدتر هم بشود!

البته پرسش اصلی این است که واقعاً مسئول توسعه فرهنگ ترافیک در شهر کیست؟ چه نهادی باید رفتار رانندگان را اصلاح کند؟ تخلفات رانندگی مثل توقف دوبله، سرعت غیرمجاز، عدم رعایت حق تقدم و موارد دیگر رو به افزایش است! چه کسی باید برای این‌ها برنامه‌ریزی کند؟ چه کسی باید فرهنگ‌سازی، اعمال قانون، تشویق و تنبیه را بر عهده بگیرد؟

چراکه بعد از احداث تقاطع، مثل زیرگذر پژوهش، دیدیم که تصادف‌های شدید و واژگونی‌های فراوانی رخ داده چراکه در نبود فرهنگ رانندگی و نقص در آن وقتی مسیرها هموار می‌شوند، سرعت رانندگی افزایش می‌یابد، اما چه کسی باید کنترل کند که این سرعت رعایت شود؟ همین حالا در بلوار مطهری که به رسالت منتهی می‌شود، به‌طور میانگین هفته‌ای یک واژگونی داریم در چنین شرایطی، نمی‌توان گفت عملکرد حوزه فرهنگ ترافیکی رضایت‌بخش بوده است.

مبحث همیشگی دیگر، پول است؛ بعضی پروژه‌ها، مثل تقاطع غیر همسطح شهید همدانی سال‌ها طول کشید تا اجرا شود چون منابع مالی کافی نبود. برای جلوگیری از این مشکل، از ابتدا باید به پیمانکار اطلاع دهیم که وضعیت مالی چگونه است؟ آیا شهرداری پول دارد؟ اگر ندارد، می‌شود تهاتر کرد، یا زمین در ا