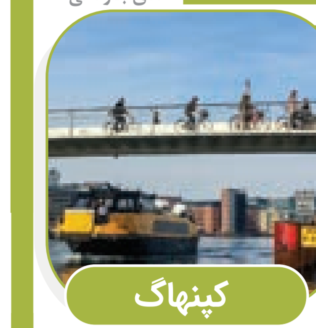
شهر فرنگ

نگاهی به شهرهای دوستدار دوچرخه در دنیا

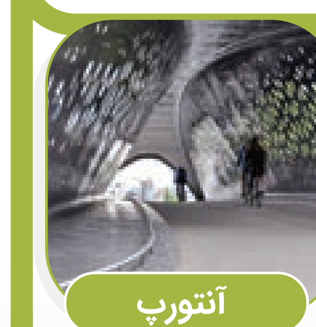
هدی جاودانی



۶۲درصد از شهروندان کپنهاگ، برای رفت‌وآمد به محل کار یا مدرسه خود، از دوچرخه استفاده می‌کنند. آن‌ها روزانه یک‌میلیون و ۴۰۰هزار کیلومتر را دوچرخه‌سواری می‌کنند. ۴پل مخصوص برای دوچرخه‌سواری در این شهر ساخته شده یا درحال ساخت است، بیش‌از ۴۵دلار به‌ازای هر شهروند برای زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری سرمایه‌گذاری شده و حدود ۱۶۷کیلومتر بزرگراهِ دوچرخه‌سواری در مناطق مختلف این شهر به وجود آمده است.

آمستردام برنامه بلندپروازانه‌ای را تا سال ۲۰۲۲ برای خود درنظر گرفته است که به‌طورخاص بر بهبود و ارتقای پارکینگ‌های دوچرخه و زیرساخت‌های موجود دوچرخه‌سواری در سطح شهر تمرکز می‌کند. با افزوده‌شدن سالیانه ۱۱هزار نفر به جمعیت آمستردام و به‌منظور افزایش ظرفیت برای دوچرخه‌سواران بیشتر، مسیرهایی تحت‌عنوان «مسیرهای سلطنتی» در این شهر درحال ساخت هستند. همچنین باهدف کاهش استرس دوچرخه‌سواران در ساعات شلوغی شهر، عرض مسیرهای دوچرخه در این شهر، حدود ۲/۵متر افزایش پیدا کرده‌اند.

اوترخت با نوآوری و پس‌زدن محدودیت‌ها به سومین شهر دوستدار دوچرخه در دنیا تبدیل شده است. همانند دیگر شهرهای هلند، اوترخت نیز از زیرساخت‌های دوچرخه در کلاس جهانی، سهم زیاد از تعداد دوچرخه‌سواران، مدل‌های ترکیبی حمل‌ونقل عمومی با دسترسی آسان و دوچرخه‌سوارانی از تمامی اقشار جامعه برخوردار شده است. اما آنچه اوترخت را از دیگر شهرها متمایز می‌کند، اراده سیاسی آن است. سیاست‌مداران اوترخت، رکاب‌زدن را بر رانندگی اولویت داده‌اند و قصد دارند تا سال ۲۰۳۰ رفت‌وآمد روزانه شهروندان با دوچرخه را تا دوبرابر افزایش دهند.



برنامه اخیر آنتورپ بر ایجاد شبکه‌ای از مسیرهای دوچرخه، مدیریت دقیق‌تر چراغ‌های راهنمایی و رانندگی و کاهش سرعت خودروها تا ۳۰کیلومتر بر ساعت، در ۹۵درصد از خیابان‌های خود، تمرکز کرده است. با هدف قراردادن مسیرهای روزانه رفت‌وآمد شهروندان، پارکینگ‌های دوچرخه در ایستگاه‌های قطار این شهر گسترش پیدا کرده و بزرگراه‌های مخصوص دوچرخه‌سواری نیز درحال توسعه است. سهم دوچرخه‌سواران آنتورپ از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸، از ۲۹درصد به ۳۳درصد رشدداشته و زنان سهم بیشتری درمیان این دوچرخه‌سواران دارند.

استراسبورگ از چند سال گذشته، عنوان موفق‌ترین شهر دوستدار دوچرخه را در فرانسه به خود اختصاص داده است. تمایز این شهر با دیگر کلان‌شهرهای فرانسه در این است که افق دید خود را فراتر از ایجاد یک شبکه متمرکز از مسیرهای دوچرخه قرار داده است. استراتژی جدید استراسبورگ، عمدتا برمبنای تشویق هرچه بیشتر شهروندان به استفاده از دوچرخه، بهبود و ارتقای زیرساخت‌های موجود، توسعه بزرگراه‌های دوچرخه به حومه شهر و تأکید بر ظرفیت دوچرخه‌های باری است.

مسیر سبزِ سخت

روایت خبرنگار شهرآرا از یک روز رکاب زنی در مسیرهای دوچرخه سواری مشهد

ملیحه ابراهیمی یزدی- براساس مطالعات جامع حمل و نقل مشهد، قرار بود شبکه پیوسته مسیر دوچرخه با ۲۵۰ کیلومتر، بستر را برای دوچرخه‌سواری در شهر مهیا کند، اما تنها ۱۲۵ کیلومتر از این طرح تا پایان سال ۱۳۹۷ محقق شد. با رویکردی که مدیریت شهری در پیش گرفت، بنا شد شاهد توسعه حمل‌ونقل عمومی (توسعه خطوط BRT، خطوط ریلی و...) و حمل‌ونقل انسان‌محور (دوچرخه‌سواری) باشیم که در راستای این اهداف قرار است تا پایان امسال ۵۸ کیلومتر دیگر به ۱۲۵ کیلومتر ساخته‌شده اضافه شود. احداث مسیرهای جدید با جداکننده‌های فلزی از سطح معابر شهری، اقدامی در راستای محقق‌شدن همین هدف است. ناگفته نماند که به گفته مدیر توسعه حمل‌ونقل انسان‌محور در سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری مشهد، تا ۲سال آینده شبکه پیوسته مسیر دوچرخه تکمیل خواهد شد.

در ادامه این مطلب ضمن گفت‌وگو با جمشید جعفری درباره وضعیت مسیرهای دوچرخه و ترغیب شهروندان به استفاده از این وسیله حمل‌ونقل، با یکی از همشهریان مشهدی که بیش از ۳سال است تمامی رفت و آمدهای خود را در شهر با دوچرخه انجام می دهد همراه شده‌ایم و او درباره ویژگی‌های مسیرهای دوچرخه در شهرمان نکاتی بیان کرده است؛ امیدواریم آگاهی از ترافیک سنگین به‌ویژه در ساعات شلوغی در معابر بزرگراهی و شریانی درجه‌یک و وضعیت آلودگی هوا ناشی از دود خودروهایی که بیش‌از ۷۰درصد آن‌ها تک‌سرنشین هستند و موجب تنگی نفس آسمان این شهر شده‌اند، باعث شود دست کم ساعاتی از روز را برای رتق‌وفتق امور رکاب بزنیم.

۵۸ کیلومتر = ۱۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان

پروژه ۵۸کیلومتری مسیر دوچرخه که تا پایان سال به پایان خواهد رسید، مبلغ ۱۵میلیاردتومان بودجه به خود اختصاص داده است

۶/۰۰۰/۰۰۰ سفر

تعداد سفرهایی که روزانه با وسایل حمل‌ونقل شخصی، عمومی، موتورسیکلت و دوچرخه انجام می‌شود

٪۲ سهم کنونی دوچرخه در سفرهای درون‌شهری

٪۷ سهم دوچرخه از سفرهای درون‌شهری در هدف‌گذاری مطالعات جامع حمل و نقل مشهد

چرا به سهم واقعی نرسیدیم؟

- بی‌توجهی به زیرساخت‌ها
- ارائه تسهیلات دولتی درزمینه تولید بی‌رویه خودرو و موتورسیکلت
- در دسترس بودن سوخت
- درنظرگرفتن تسهیلات ویژه برای دوچرخه‌سواران مثلا شرایط اقساطی
- کم کاری در حوزه فرهنگ‌سازی
- ماشینی شدن زندگی‌ها

طرح: Victor Valaez-Chubasco

خبرهای خوب در راه است

تا پایان امسال
۵۸ کیلومتر دیگر به مسیر دوچرخه اضافه می‌شود

جمشید جعفری، مدیر توسعه حمل‌ونقل انسان‌محور در سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری مشهد که از زیروبم تکمیل پروژه مسیرهای دوچرخه باخبر است، در گفت‌وگو با شهرآرا می‌گوید: پروژه ۵۸کیلومتری مسیر دوچرخه که تا پایان سال به پایان خواهد رسید، مبلغ ۱۵میلیاردتومان بودجه را به خود اختصاص داده است. او درباره اجرای این پروژه گفتنی‌های دیگری هم دارد که مشروح آن را در ادامه می‌خوانید.

به‌دنبال رفع ناپیوستگی مسیرها هستیم

هم اکنون یکی از مشکلات مسیر دوچرخه، ناپیوستگی در مسیر موجود است. علت را می‌توان در معابری جست‌وجو کرد که هنوز عقب‌نشینی در آنجا انجام نشده است و عرض سواره‌رو و پیاده‌رو آن‌ها استاندارد نیست، مثل خیابان بهار، امام‌خمینی(ره) و... . در خیلی از این معابر، رانندگان وسایل نقلیه تقاضای پارک در حاشیه را دارند. در برخی مکان‌ها چون میدان آزادی تا ابتدای امامت نیز باتوجه‌به پروژه پایانه آزادی، مسیر دوچرخه پیش‌بینی شده است. با این وضعیت بستر برای دوچرخه‌سواری از داخل پارک ملت به صورت موقت فراهم شده است.

احترام به حقوق عابران پیاده

در مسیرهای قبلی، قسمتی از پیاده‌رو در برخی مسیرها مثل بولوار احمدآباد به‌صورت اشتراکی بین عابر پیاده و دوچرخه‌سوار تقسیم شده بود که خطر برخورد با عابران پیاده را افزایش می‌داد، همچنین در این مسیرها متأسفانه شاهد پارک موتورسیکلت‌ها و خودروهای شخصی بودیم و این موضوعات باعث شده بود مسیر کارکرد اصلی خود را از دست بدهد که خوشبختانه در مسیرهای جدید این مشکل برطرف شده است.

از امنیت تا آرامش

درست است که مسیرهای جدید با جداکننده‌های فلزی تاحدودی امنیت را برای دوچرخه‌سواران فراهم کرده اما بناست در معابر پرتردد مثل بولوار خیام تا پایان سال، جدول بتنی نصب شود.
گفتنی است به زودی علائم و تجهیزات در ۳تقاطع به منظور پیوستگی مسیرهای دوچرخه به‌طور آزمایشی اجرایی خواهد شد و مبلغ ۵۰میلیون تومان بودجه برای این طرح آزمایشی برآورد شده است.

هوشمند رکاب بزنید

قرارداد ایستگاه‌های فعلی دوچرخه فسخ شده است و تا پایان سال، این ایستگاه‌ها جمع خواهد شد. اکنون روی سیستم‌های جدیدی مطالعه می‌کنیم تا شهروندان بدون نیاز به ایستگاه‌های بام و فقط با استفاده‌از تلفن همراه، بتوانند دوچرخه تحویل بگیرند. در سیستم هوشمند جدید شهروندان متقاضی با نرم‌افزاری که طراحی، نهایی و رونمایی خواهد شد، می‌توانند قفل دوچرخه را باز و با همان نرم‌افزار آن را قفل کنند و هزینه استفاده از دوچرخه از حساب آن‌ها کسر خواهد شد.

پارکینگ ویژه دوچرخه در ایستگاه قطار شهری

ظرفیت‌های خط یک و ۲ قطار شهری مشهد نیز درحال بررسی است تا در ساعات غیرشلوغی و روزهای تعطیل، دوچرخه‌سواران بتوانند از تسهیلات این سیستم ریلی استفاده کنند و وسیله خود را به داخل قطار ببرند. از طرف دیگر، قصد داریم در ایستگاه‌های قطار شهری پارکینگ‌های ویژه دوچرخه راه‌اندازی کنیم تا با نظارت‌های فیزیکی و دوربین‌های تصویری، شهروندان بتوانند وسیله خود را در ایستگاه موردنظر پارک و از قطار شهری استفاده کنند و مجدد به‌سراغ وسیله‌شان بروند.

دوچرخه‌سواری در فضای باز

براساس هماهنگی‌های کمیسیون حمل‌ونقل شورای اسلامی مشهد با معاونت خدمات شهری شهرداری این شهر، همه پارک‌های تفریحی و ورزشی شهر باید مجهز به مسیر دوچرخه شوند؛ دراین‌راستا هم‌اکنون بوستان بهار در میدان امام‌حسین(ع) با ۶کیلومتر که ۲کیلومتر آن به بانوان اختصاص دارد، این بستر را فراهم کرده است. گفتنی است پیست مخصوص دوچرخه‌سواری در پارک کوهسنگی برای عموم و در بوستان ریحانه بولوار جمهوری اسلامی و بوستان حجاب بولوار هدایت برای بانوان درنظر گرفته شده است.

از خودمان شروع کردیم

جدا از پویش‌هایی از جمله « # سه‌شنبه‌های بدون خودرو» و « # با دوچرخه» و... که برخی گروه‌ها برای ترویج دوچرخه‌سواری به راه انداخته‌اند، هر هفته یک منطقه از شهرداری مشهد، میزبان رکاب‌زنی در مسیرهای دوچرخه شده است تا علاوه‌بر ترغیب شهروندان به استفاده از این مدل حمل‌ونقل، معضلات و مشکلات مسیر بررسی و رفع شود.

مسیرهای ویژه دوچرخه زیر ذره‌بین

نویسنده: ایرج طوفان
عکس: احمد حسنی | شهرآرا

۱ عبور عابران پیاده از مسیر دوچرخه

بیشتر مسیرهای دوچرخه در دل پیاده‌روها یا حاشیه آن‌ها تعبیه شده‌اند. هرچند این مسیرها با رنگ، نقش دوچرخه و گاهی اختلاف ارتفاع با پیاده‌رو متمایز شده‌اند، متأسفانه کم نیستند عابران پیاده‌ای که بی‌توجه به خطری که در وهله نخست، خود و به‌ویژه کودکانشان را تهدید می‌کند، در مسیر دوچرخه قدم می‌زنند.

۲ مسیر ویژه عابر پیاده

در پیاده‌روهایی با عرض کمتر، مانند حاشیه جنوبی بولوار ملک‌آباد، علاوه‌بر مسیر دوچرخه، مسیر عابر پیاده نیز با رنگ متمایز شده است. این مسیر - صرف‌نظر از مزاحمت پل عابر پیاده ابتدای بزرگمهر که مسیر را در ۲نقطه بیش از اندازه باریک می‌کند - بسیاری از کاستی‌های مسیر حاشیه شمالی این بولوار را برطرف کرده است.

۳ تردد موتورسیکلت در مسیر دوچرخه

متأسفانه افراد سودجو همه‌جا هستند! گاهی موتورسیکلت‌سواران بدون رعایت موارد ایمنی وارد حریم دوچرخه سواران می‌شوند.

۴ پارک خودرو و موتورسیکلت در مسیر دوچرخه

خوشبختانه در مسیرهای دوچرخه بولوار ملک‌آباد و وکیل‌آباد تابلوهای متعددی نصب شده است با این مضمون که «توقف در مسیر دوچرخه، حمل با جرثقیل» اما متأسفانه همیشه کسانی هستند که بدون توجه به حق دیگران، نفع شخصی خود را برآورده می‌کنند.

۵ مسیر سناباد

مسیر ویژه دوچرخه که در بولواری معمولا پرترافیک، با میله‌های آهنی در حاشیه خیابان سناباد ایجاد شده است، احترامی ویژه به دوچرخه‌سواران و نشانه درک اهمیت حمل‌ونقل پاک از سوی شهرداری است.

۶ خیابان‌های فرعی

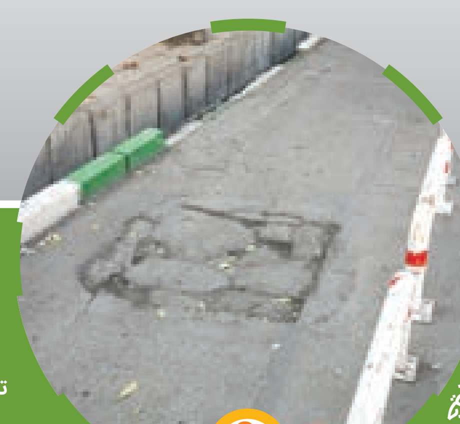
با این حال، عبور از تقاطع‌ها احتیاطی دوسویه را می‌طلبد، هم از سوی دوچرخه‌سواران، هم خودروهایی که از خیابانی اصلی به خیابانی فرعی وارد می‌شوند.

۷ مسیر مسدود

یکی از معضلات دوچرخه‌سواری در شهر، رکاب زدن در مسیرهای دوچرخه‌ای است که ناگهان قطع می‌شوند. هرچند بسیاری از آن‌ها اصلاح شده‌اند (مسیر بولوار وکیل‌آباد در ابتدای بولوار شهیدقانع، مسیر بولوار ملک‌آباد جلوتر از خیابان بزرگمهر و...) مشکل هنوز کاملا حل نشده است.

۸ نادیده‌گرفتن مسیر دوچرخه ازسوی پیمانکاران و...

در برخی از خاک‌برداری‌ها و عملیات عمرانی و... متأسفانه پیمانکاران یا کارگران، مسیر دوچرخه را نادیده می‌گیرند و آگاهانه یا ناآگاهانه آن را مسدود می‌کنند.

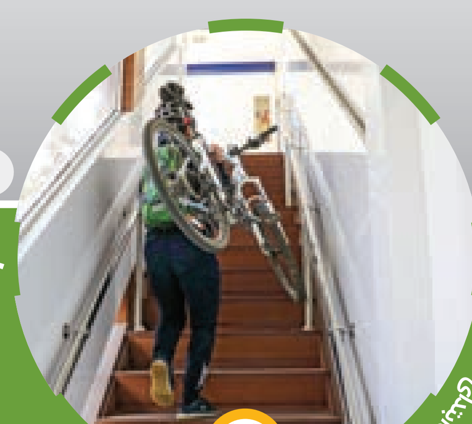


۹ خرابی مسیر

ناهمواری‌ها و دست‌اندازهای مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری به‌ویژه در تاریکی شب مخصوصا برای کسانی‌که بدون تجهیزات ایمنی دوچرخه‌سواری می‌کنند خطر جانی دارد. هرچند بسیاری از دست‌اندازها اصلاح شده‌اند (بولوار شهیدمنتظری و ملک‌آباد)، هنوز با این موارد روبه‌روایم.

۱۰ کوچه آشتی‌کنان!

مسیر دوچرخه در ضلع شمال غربی تقاطع کلاهدوز و احمدآباد باریک می‌شود و این قسمت، یکی از نقاط مشکل‌ساز است. از عابران پیاده که بگذریم، برای دوچرخه‌سوارانی که از روبه‌رو هم می‌آیند مزاحمت ایجاد می‌کند. مسیر ویژه حاشیه جنوبی بولوار ملک‌آباد در نقطه‌ای که به پل عابر پیاده خیابان بزرگمهر می‌رسد، نقصی مشابه دارد.



۱۱ سطح شیب‌دار

تقریبا در همه زیرگذرهای بولوار وکیل‌آباد، درکنار راه‌پله، سطح شیب‌داری هم برای حمل آسان دوچرخه تعبیه شده است. باتوجه‌به اینکه حمل بار با آسانسور ممنوع است، می‌توان این امکان را در پل‌های عابر نیز فراهم آورد.

۱۲ محدودیت‌های ناگزیر

دوچرخه‌سواری در شهر محدودیت‌هایی دارد که احتمالا آرمانی‌ترین مسیرهای ویژه هم نمی‌توانند همه آن‌ها را رفع کنند. عبور از تقاطع‌ها و میدان‌ها یکی از این موارد است.

صرفا جهت اطلاع!

کافی است نیم‌نگاهی به این جدول بیندازید. حتما دستگیرتان می‌شود که از تاریخ ۹۸/۹/۶ تا ۹۸/۹/۱۱ وضعیت هوای مشهد، طبق گزارش‌های مرکز پالایش آلاینده‌های زیست‌محیطی این شهر در وضعیت ناسالم قرار گرفته است. بد نیست آن دسته افراد که مصرند با خودرو شخصی تردد کنند و اعتقادی به وسایل حمل‌ونقل عمومی و دقایقی رکاب‌زدن در مسیری امن ندارند، به جدول زیر نگاهی بیندازند. همچنین خواهشمندیم به‌دلیل احتمال افزایش بروز علائم تنفسی در افراد حساس و تشدید بیماری‌های قلبی و ریوی و مرگ زودرس بیماران قلبی و سالمندان، تاجایی‌که ممکن است، این افراد از منزل خارج نشوند.

تاریخ	شاخص	وضعیت
۹۸/۹/۶	۱۰۹	ناسالم(گروه‌های حساس)
۹۸/۹/۷	۱۲۱	ناسالم(گروه‌های حساس)
۹۸/۹/۸	۱۳۶	ناسالم(گروه‌های حساس)
۹۸/۹/۹	۱۰۶	ناسالم(گروه‌های حساس)
۹۸/۹/۱۰	۱۱۶	ناسالم(گروه‌های حساس)
۹۸/۹/۱۱	۱۱۲	ناسالم(گروه‌های حساس)