

ماجرای دوچرخه‌های روزگارما



روزنامه‌نگار
علیرضا جعفری

آن روزها فقط وسیلهٔ تفریح بود و سرگرمی. عشق دوران کودکی بود و سرمایه‌ای که گاهی هم به دیگران فخر می‌فروختیم. تا دوچرخه نداشتیم، چشمان به دوچرخهٔ هم‌سن و سال هایمان بود و منت کشیدن از آن‌ها تا چند دقیقه لطف کنند و اجازه بدهند سوار دوچرخه‌شان شویم. مهم‌ترین هدیه پدر و مادرها بود که معمولاً بادیدن کارنامهٔ خوب پایان سال پرایمان می‌خریدند. آن زمان هدیهٔ تولد خیلی باب نبود. ما هم مثل خیلی‌های دیگر در یکی از همین سال‌ها دوچرخه‌دار شدیم. هرچه بزرگ‌تر می‌شدیم، دوچرخه‌مان هم بزرگ‌تر می‌شد و یا ماقدمی کشید، حتی گاهی رشدش بیشتر از ما بود! از یک جایی به بعد گره گشای خیلی از

کارها می‌شد، می‌رفتیم مدرسه، می‌رفتیم خرید، می‌رفتیم خیابان گردی در آن هوای پاک و لطیف و آخر هفته هم گشت و گذار بیرون شهر. خلاصه کاربری‌هایش از وسیله سرگرمی و تفریح تغییر می‌کرد و می‌شد وسیله نقلیه و عصای دستمان.

کلی هم به اومی رسیدیم؛ میله‌هایش را بانوارهای خوش‌رنگ می‌بستیم. چراغ خطر عقب نصب می‌کردیم. اگر وضعیتمان بهتر بود، چراغ دینام‌دار جلومی‌گذاشتیم و گاهی یک سبد و زین متفاوت و آینه بغل و بوق و زنگ، خلاصه به قول معروف می‌شد عروسک! هر روز دستمال به دست و تمیز کاری و گاهی شست‌وشو، خیلی هم‌نگران‌اب‌نودیم. چون باران و برف بیش از سه‌میه‌مان می‌بارید. باز هم بزرگ‌تر شدیم. از طرفی کار و درس فشار می‌آورد و از طرفی هم مانتبل‌تر شده بودیم و کمتر فرصت می‌کردیم دستی به سر و صورت دوچرخه بکشیم. طبیعی بود که او هم هزینه‌بردار می‌شد و دردسر ساز. لااقل هفته‌ای یک بار - که به اصطلاح زنجیر می‌انداخت، - بادست‌های سیاه‌وروغنی و گاهی پاچهٔ شلوار کثیف به‌خانه‌برمی‌گشتیم. این بود که از یک جایی به بعد باید عطای دوچرخه را به لقایش می‌بخشیدیم و می‌رفتیم سراغ وسیله نقلیه مجهزتر و می‌شدیم موتورسوار!

نکته روز



مراقب سرتان باشید

چند نکته درباره انتخاب کلاه دوچرخه‌سواری مناسب

شادفر

همه کلاه‌ها یک حلقه دور سر و بند قابل تنظیم دارند. شما می‌توانید با چند کار ساده، کلاه ایمنی خود را تنظیم شخصی کنید.

- در ابتدا پیچ تنظیم پشت کلاه یا لغزنده پشت کلاه را باز کنید و کلاه را روی سر خود قرار دهید.
- فاصله جلویی کلاه را کنترل کنید. لبه کلاه با ابروی شما باید حدود دو بند انگشت فاصله داشته باشد.
- فاصله لبه‌های کلاه را کنترل کنید که کلاه به صورت کج و ناموا همگ روی سر قرار نگرفته باشد.
- لازم است که خانم‌ها برای قرار گیری بهتر کلاه روی سر، دنباله موهایشان را بالا ببندند.
- بند زیر چانه را در زیر هر دو گوش تنظیم کنید تا به حالت ایمن و راحت دست پیدا کنید. در حالی که بند زیر چانه را سفت کرده اید، دهان خود را باز کنید. اگر کلاه قسمت جلو سرتان را کمی فشار نمی‌دهد باز هم بند زیر چانه را سفت و دوباره امتحان کنید.
- بند هفتی شکل را کنترل کنید که روی گوش قرار نگیرد.

- محاسبه اندازه کلاه دوچرخه‌سواری

انتخاب اندازه مناسب کلاه دوچرخه‌سواری ضروری است، زیرا در زمان زمین خوردن، ضربه و فشار وارد شده به درستی در کلاه تقسیم خواهد شد و از آسیب سر جلوگیری می‌کند. اگر بندهای کلاه را به درستی نبندید در زمان زمین خوردن کلاه به راحتی از سرتان جدا خواهد شد و هیچ فایده‌ای برایتان نخواهد داشت، بنابراین بسیار مهم است که کلاه دوچرخه‌سواری برای سرتان اندازه باشد. بر اساس دسته‌بندی‌های موجود کلاه‌های دوچرخه‌سواری در اندازه‌های کوچک، متوسط، بزرگ یا بزرگ‌تر به‌بازار می‌آیند. برای تعیین اندازه مورد نظر خودتان، یک متر قابل انعطاف را به دور بزرگ‌ترین ناحیه سرتان (حدود ۵۵ تا ۱٫۵ سانتی‌متر بالاتر از ابروهایتان) ببیچید یا یک روبان یا نخ به دور سرتان ببیچید و سپس با خط‌کش یا متر طول آن را اندازه‌گیریید. سپس به دنبال کلاهی متناسب با اندازه‌تان باشید.

- اندازه کوچک: ۵۵ تا ۵۱ سانتی‌متر
- اندازه متوسط: ۵۵ تا ۵۹ سانتی‌متر
- اندازه بزرگ: ۵۹ تا ۶۳ سانتی‌متر
- اندازه خیلی کوچک، خیلی بزرگ: زیر ۵۱ سانتی‌متر، بالای ۶۳ سانتی‌متر
- تک اندازه (مردان): ۵۴ تا ۶۱ سانتی‌متر
- تک اندازه (زنان): ۵۰ تا ۵۷ سانتی‌متر

بیشتر کلاه‌های کودکان نیز تک هستند و دامنه اندازه آن‌ها بین ۴۶ تا ۵۷ سانتی‌متر است.

در صورتی که اندازه سرمان بین دو اندازه بود توصیه عمومی انتخاب اندازه کوچک‌تر است.

- ایمنی در دوچرخه‌سواری
- از خود محافظت کنید: کلاه ایمنی دوچرخه‌سواری بگذارید.
- بر اساس قوانین آمد و شد خود رفتار کنید: اگر شیوه حرکت شما پیش‌بینی‌پذیر باشد و ترافیک را بررسی کنید، بسیار ایمن‌تر خواهید بود.
- در دیدرس باشید: اگر باید شب دوچرخه‌سواری کنید، لباس و چراغ‌های شبرنگ بپوشید.
- تمرکز خود را حفظ کنید: تلفن خود را بررسی نکنید یا هنگام دوچرخه‌سواری از هدفون استفاده نکنید، چون باید صدا های اطراف را بشنوید.
- نگاه کنید، علامت بد هید، نگاه کنید: از نشانه‌های دستی خود استفاده کنید تا به رانندگان اطلاع بدهید حرکت بعدی شما چیست و قصد رفتن به چه سمتی را دارید.
- از قوانین راهنمایی و رانندگی پیروی کنید: این یک مورد دقیقاً مشابه رفتاری است که دیگر وسایل نقلیه در خیابان پیش می‌گیرند. از همان قوانین و علائم خود ر و یا پیروی کنید.
- از موانع اجتناب کنید: اگر هوشیار باشید از موانعی که جلو شماست اجتناب خواهید کرد. موانعی مانند چاله‌ها، سکو‌ها، دست‌اندازها و دیگر موارد مانند عابرها و موتورسیکلت‌ها.
- دوچرخه را بررسی کنید: آیا دوچرخه به درستی کار می‌کند و برای قد شما تنظیم شده است؟
- با ترافیک بمانید: حرکت خلاف جهت ترافیک سبب حواس پرتی شما و دیگر رانندگان می‌شود.
- دوچرخه را دوبار بررسی کنید: مطمئن شوید چرخ‌ها و ترمزهای شما به خوبی کار می‌کند.

- انواع کلاه دوچرخه‌سواری
- کلاه‌های جاده (کورسی)
- کلاه تایم تریل و پیست
- کلاه‌های کوهستان اسپرت
- کلاه کوهستان کراس کانتری xtc
- کلاه‌های فکدرا
- کلاه‌های سبک‌های آزاد
- کلاه مخصوص کودکان

برای سلامت شهرمان رکاب بزنیم

درباره مشکلاتی که باعث شده است دوچرخه در سایه دیگر وسایل حمل و نقلی قرار بگیرد

ملیحه ابراهیمی‌بزدی | باید از یک جایی شروع کرد؟ نمی‌توان دست روی دست گذاشت تا خود ر وها تمام شهر را محاصره کنند. به گفته سرهنگ حمید رضا جعفری، رئیس پلیس راهور پیشین خراسان رضوی، با این وضعیتی که مشهد پیش رو دارد در آینده نزدیک به پارکینگ خود رو تبدیل می‌شود. بهتر نیست به عنوان یک شهروند احساس مسئولیت کنیم و در راستای بهبود وضع موجود در جهت کاسته شدن بار ترافیک و آلودگی‌های زیست محیطی در ساعت‌هایی که رفت‌وآمد به اوج خود می‌رسد از بعضی سفرهای درون شهری با خود ر وهای شخصی به صورت تک‌سرنشینی اجتناب کنیم. با وسایل حمل و نقل عمومی و دوچرخه تردد و برنامه‌ریزی کنیم تا برخی از مسیرها را به صورت پیاده روی به مقصد برسانیم.

سوزه روز

هنوز خیلی از مسیرهایی که به بهره‌برداری رسیده‌اند در انتظار رفع نقص هستند. نبودن عرض مناسب در برخی از مسیرهای دوچرخه‌شهر باعث ایجاد مشکلاتی برای دوچرخه‌سواران شده است. حتماً بارها دیده‌اید که دوچرخه‌سواران برای عبور از یک مسیر باریک به عنوان نمونه قسمتی از بولوار ملک‌آباد و بولوار امامت مشقت می‌کشند. در حدی که توقف کامل می‌کنند و یا تمام تلاش سعی می‌کنند با کمترین برخورد و آسیب ادامه مسیر دهند.

گاهی مشکل عرض مسیر است

می‌کشند. در حدی که توقف کامل می‌کنند و یا تمام تلاش سعی می‌کنند با کمترین برخورد و آسیب ادامه مسیر دهند.

مسیرهای دوچرخه‌ای که در پیاده‌رو اجرایی شده‌اند باعث ایمن شدن محیط عبور و مرور عابران پیاده شده است. در این شرایط خیلی از دوچرخه‌سوارها ترجیح می‌دهند از مسیر خود خارج و به سطح معبر بیایند که این اتفاق با خطر برخورد و تصادف همراه است. قسمتی از مسیرهای بولوار قاسم‌آباد، وکیل‌آباد و احمدآباد در پیاده‌رو اجرا شده است.

جداً از مسیر ایمن، امنیت در مقصد برای یک دوچرخه‌سوار اهمیت دارد. در شرایطی که شاهد سرقت بالای دوچرخه از سطح معابر هستیم، ایجاد پارکینگ امن برای توقف دوچرخه‌سواران ضرورت دارد. برای ارتقای این شیوه‌های حمل و نقل پاک شهری بهتر است سازمان‌ها، ادارات

و ارگان‌ها فضایی امن برای کارمندان و ارباب رجوعان فراهم کنند.

البته این موضوع را فراموش نکنیم که در تقاطع احمدآباد-کلاهدوز و ابتدای بولوار وکیل‌آباد مقابل پارک ملت، دوطرف پارکینگ هوشمند به صورت رایگان از طریق نرم‌افزار «شهر من» به دوچرخه‌سواران خدمات ارائه می‌دهد.

هدف از برگزاری پویش‌های مردمی مثل سه‌شنبه‌های بدون خودرو و زمانی به نتیجه می‌رسد که خود جوش مردمی باشد. وقتی پای سازمان‌ها و ادارات را وسط کشیده شود از مسیر اصلی منحرف می‌شود، زیراجنبه نمایشی پیدا می‌کند و بیشتر از یک مدل حمل‌ونقلی شبیه یک رویداد ورزشی می‌شود.

در این قبیل پویش‌ها بهتر است دوچرخه نماد سفر

برابر استاندارد عرض مسیر بنا به تعداد خودرو و نقشه خیابان باید بین ۲/۶۵ تا ۳/۶۵ متر باشد. این درحالی است که در مسیرهای جدیدی که در مشهد اجرایی شده مثل ستاد و چمران از ۱/۵ متر تا ۳ متر است.

هزینه اجرای هر متر مسیر دوچرخه

تعداد ایستگاه‌های اشتراکی (۱۷ ایستگاه در پارک بانوان)

تعداد ایستگاه‌های اشتراکی (۱۷ ایستگاه در پارک بانوان)

تعداد سفرهای روزانه با دوچرخه‌های اشتراکی

بودجه پیش‌بینی شده برای تکمیل مسیر دوچرخه در ایوم بودجه شهرداری که تاکنون تأمین نشده است.

تعداد سفرهای روزانه با دوچرخه‌های اشتراکی

سازمان‌های مردم‌نهاد پای کار بیایند

دوچرخه باید همانند خودر و و موتورسیکلت به عنوان یک مد حمل و نقلی در شهر جایفتند و زیرساخت‌های رفت‌وآمد آن مهیا شود. خیلی از نهادها و سازمان‌ها به عنوان نمونه صداوسیما، رسانه‌ها، فرمانداری، استانداری، وزارت ارشاد، آموزش و پرورش، آموزش عالی و... باید متولی‌گری کنند و دست در دست یکدیگر دهند تا یک اتفاق بزرگ در شهر رقم بخورد. نه اینکه دلمان را به داشتن فروشگاه‌های دوچرخه و مسیرهایی که توسط شهرداری روز به روز تکمیل می‌شود خوش کنیم. به هر حال اهمیت این وسیله که حمل و نقل پاک محسوب می‌شود به گونه‌ای است که در آیین نامه راهنمایی و رانندگی دوچرخه به عنوان یک وسیله نقلیه شناخته شده است و برای کاربری که از آن استفاده می‌کند سهم تقصیر مشخص شده است.

با این توصیف شهرداری با ورود در حوزه زیرساخت و فرهنگ‌سازی در کنار دیگر سازمان‌های متولی با ایجاد یک مسیر و پارکینگ ایمن می‌تواند پای کار بایستد. همان‌طور که از دهه ۸۰ تا سال گذشته ۲۰۰ کیلومتر از مسیر دوچرخه‌راه بهره‌برداری رساند و تا سال ۱۴۱۰ این مسیر را به ۵۰۰ کیلومتر در شهر مشهد افزایش خواهد داد. بهتر است مثل دیگر مدل‌هایی که در کشورهای توسعه‌یافته شاهد آن هستیم به سمت راهکارهای ایجاد محدودیت برای خودر وهای شخصی و ترویج دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی گام برداریم. سازمان‌های مردم‌نهاد باید پای کار بیایند و با مشارکت شهروندان با ارائه طرح‌های متعدد فرهنگ دوچرخه‌سواری را توسعه و تداوم ببخشند.



حمیدرضا جعفری
رئیس پلیس راهور خراسان رضوی

۲ وقتی ناپیوستگی در دسرساز می‌شود



پیوسته نبودن شبکه دوچرخه‌سواری به عنوان نمونه در محور غرب به شرق از انتهای تخریسی تا انتهای بولوار وکیل‌آباد، شاهد ناپیوستگی در خیابان ملک الشعرا ی بهار هستیم که هنوز مسیری اجرایی نشده است. این ناپیوستگی نتیجه عقب‌نشینی نکردن در خیابان بهار است یا مسیر میدان راه‌آهن تا انتهای خیابان آخوند خراسانی که فقط تا چهارراه شهدا اجرایی شده است.

۴ وقتی مسیر قطع می‌شود!

زمانی که دوچرخه‌سواران در طول مسیر به تقاطع‌ها و میدان شهر می‌رسند برای خروج دچار سردرگمی می‌شوند. ناپیوسته بودن مسیر دوچرخه بعد از این دو مکان در خیلی مواقع از رغبت شهروندان برای استفاده از دوچرخه می‌کاهد.



۳ دوتل عابر با دوچرخه‌سوار!

می‌کشند. در حدی که توقف کامل می‌کنند و یا تمام تلاش سعی می‌کنند با کمترین برخورد و آسیب ادامه مسیر دهند.

۶ جای‌خالی اعمال قانون

رفت‌وآمد موتورسیکلت سواران یا خودر وهایی که مسیر دوچرخه را بند می‌آورند باید با جدیدیت بیشتر از سوی پلیس راهور دنبال شود. اعمال قانون این افراد متخلف که تخلف سدمعبر و تخلفات ساکن به عنوان نمونه پارک در پیاده‌رو را رقم زده‌اند و مقدمات ناامنی دوچرخه‌سوارها را فراهم کرده‌اند باعث می‌شود تا کمتر کاربر ترافیکی به خودش اجازه دهد وارد حریم دوچرخه‌سواران شود.



۵ باید امنیت مقصد فراهم شود

می‌کشند. در حدی که توقف کامل می‌کنند و یا تمام تلاش سعی می‌کنند با کمترین برخورد و آسیب ادامه مسیر دهند.

۷ جای‌خالی پویش‌های مردمی

کردن، جابه‌جایی از یک نقطه به نقطه دیگر باشد نه اینکه لباس ورزشی بپوشیم تا ساعتی رایه تفریح و ورزش بگذرانیم. باید سازمان‌های مردم‌نهاد پای کار بیایند و ترفندها و برنامه‌های مناسب و جذاب رایه کار ببندند تا هر طور شده برای یک روز، شاهد تعداد بالای دوچرخه و کم شدن خودر و در شهر باشیم.



حمیدرضا جعفری
رئیس پلیس راهور خراسان رضوی