مدیرعامل سازمان ترافیک شهرداری مشهد، در گفت‌وگو با شهرآرا، به آخرین اقدامات برای کنترل ترافیک در دومین کلان‌شهر ایران اشاره کرد

پیاده‌مداری در مسیر حرم رضوی

محمد کاملان| گسترش سریع شهرنشینی، بی‌توجهی به موضوع حمل‌ونقل عمومی در دهه‌های گذشته، رشد تولید و خرید خودرو، کمبود و نامناسب بودن شبکه معابر و بزرگراهی و هزارویک موضوع دیگر، از دلایلی است که کارشناسان معتقدند در طول این سال‌ها باعث‌وبانی به‌وجود آمدن چالش ترافیک در شهرها و به‌ویژه کلان شهرها شده است؛ چالشی که مدیریت‌شهری مدت‌هاست برای کنترلش با آن سرشاخ شده اند و دست‌وپنجه نرم می کنند، اما اتفاقات مربوط به حوزه ترافیک مثل رشد جمعیت و اضافه شدن خودروهای جدید و... به‌قدری سریع رقم می‌خورد که رشته اقدامات مدیریت‌شهری برای کنترل ترافیک، یک‌شبه پنبه می‌شود. ترافیک خیلی‌وقت است که به‌رکن جدانشدنی کلان‌شهرهایی مانند مشهد تبدیل شده است؛ به همین دلیل نیز در دل شهرداری‌های این شهرها، سازمانی عریض‌وطویل به نام ترافیک با دوجین وظیفه برای کنترل راه‌بندان تشکیل شده است؛ از برنامه‌ریزی برای ساخت راه جدید در شهر و اصلاح هندسی معابر و ایمن کردن نقاط ناایمن گرفته تا هوشمندسازی و رصد دائمی نقاط مهم شهر و حل‌وفصل گره‌های ترافیکی و از همه مهم‌تر فرهنگ‌سازی و آموزش در این زمینه .

علی سمیعی، مدیرعامل سازمان ترافیک شهرداری مشهد، در گفت‌وگو با شهرآرا، آخرین وضعیت کنترل ترافیک در شهر و اتفاقات مربوط به آن را بازگو می کند. او همچنین از مشکلات و معضلات ترافیکی می گوید که باید هرچه زودتر حل‌وفصل شوند.



آمار و ارقام ترافیکی شهر

خودروهای شهر مشهد	تردد روزانه	شبکه بزرگراهی مشهد	تقاطع‌های هوشمند
بیش از ۱ میلیون دستگاه	۷ میلیون سفر	۱۰۰ کیلومتر	۲۴۰ مورد

سامانه اطلاع‌رسانی هوشمند	اصلاح هندسی	دوربین نظارتی	دوربین ثبت تخلف
۵۶ عدد	۳۰ نقطه حادثه خیز	بیش از ۵۰۰ عدد	۱۴۲ عدد

شبکه بزرگراهی مشهد؛ یک دهم تهران

گره‌های ترافیکی

اصولا فلسفه تشکیل سازمانی مجزا به نام ترافیک در دل شهرداری‌ها چیست؟

نخستین نیاز انسان در شهر، جابه‌جایی است و این سفرها در مشهد در طی روز به ۷میلیون مورد می‌رسد. سازمان ترافیک، مغز برنامه‌ریزی ترافیک و حمل‌ونقل شهر است و از طریق مطالعه و برنامه‌ریزی، هم کار کنترل ترافیک را انجام می‌دهد و هم اینکه حمل‌ونقل روان و ایمن و ارزان و راحت را برای مسافر و بار در شهر فراهم می کند.

مشهد با مشکل ترافیک دست‌وپنجه نرم می‌کند و این معضل روزبه‌روز بیشتر می‌شود. بروز این مشکلات ترافیکی به چه عواملی برمی‌گردد؟

ترافیک به هزاران عامل مختلف وابسته است. همین الان به‌دلیل شیوع کرونا، رفتار ترافیکی مردم تغییر کرده است و آن‌ها به‌جای استفاده از اتوبوس و مترو با خودرو شخصی تردد می کنند و دو سال است که این عادت در مردم باقی مانده است و بازهم تعداد سفرهایی که با خودروشخصی انجام می‌شود، بیشتر از قبل شده و از آمار آن کاسته نشده است. مشهد در حوزه زیرساخت، کمی ضعف دارد و باید در این حوزه‌ها تقویت شود؛ مثلا فقط صد کیلومتر شبکه بزرگراهی داریم و این سطح و حجم از شبکه با این کیفیت برای مشهد کافی نیست، درحالی که تهران بیش از هزار کیلومتر بزرگراه دارد. بروز بخش دیگری از این مشکلات به دولت‌ها و سیاست‌های آن‌ها برمی گردد، مثل معضل خیابان عارف‌وپرستار در احمدآباد که به‌دلیل یک قانون بالادستی ایجاد شده است، قانونی که اجازه می‌دهد پزشکان در منطقه مسکونی فعالیت کنند و به همین دلیل در نقطه‌ای از شهر یک مشکل ترافیکی ایجاد شده است. دسته دیگری از مشکلات ترافیکی شهر، مربوط به مسائل فنی است، مثل گره‌های ترافیکی که در شهر وجود دارد و رفع‌ورجوع آن‌ها برعهده سازمان ترافیک است و پروژه‌های زیادی در این زمینه داریم. درمجموع هم در زیرساخت و هم در حوزه فرهنگ و رفتارهای ترافیکی شهروندان، مشکلاتی وجود دارد که باید فکری به حال آن‌ها بشود.

اوضاع و احوال مشهد در حوزه زیرساخت‌های ترافیکی در مقایسه با دیگر شهرهای کشور خوب است یا نه؟

شبکه معابر، سیستم‌های هوشمند ترافیکی، اتوبوس و مترو از مهم‌ترین زیرساخت‌های ترافیکی است که یک شهر دارد یا باید داشته باشد. مشهد در موضوع شبکه معابر در کشور، در حالت میانه قرار دارد اما در حوزه مترو و اتوبوس، وضعمان بسیار بهتر است.

هوشمندسازی و اصلاح هندسی معابر؛ اولویت برنامه‌های سازمان ترافیک

اولویت ها

باتوجه به همه این مشکلات و عواملی که آن را تشدید می‌کند، اولویت سازمان ترافیک شهرداری، اجرای چه پروژه‌ها و طرح‌هایی است؟

هوشمندسازی حوزه ترافیک، اصلاح هندسی در سطح بزرگراه‌ها و پایدارسازی جریان ترافیک در آن‌ها، تکمیل شبکه معابر و ایمن‌سازی نقاط ناایمن شهر، جزو کارهای مهمی است که در سازمان ترافیک باید انجام شود که البته بخشی از آن‌ها آغاز شده است و تعداد دیگر هم به‌زودی آغاز می‌شود. این‌ها پروژه‌هایی است که باید اجرا شود و نیاز به بودجه بسیار زیادی دارد که براساس اولویت در دستورکار سازمان ترافیک قرار می‌گیرد.

باتوجه به نقش بزرگراه‌ها در آسان‌سازی تردد درون‌شهری، برنامه شما برای برطرف کردن گره‌های بزرگراهی چیست؟

ما به‌طور ویژه در دو حوزه کار جدی انجام می‌دهیم؛ اول شبکه بزرگراهی است که بر چندسطحی‌سازی، ایمن‌سازی با نصب گاردریل، تابلو و سایر تجهیزات بزرگراهی، هوشمندسازی و اصلاح هندسی آن متمرکز شدیم و نتایج آن به‌زودی مشخص می‌شود؛ چون اولویت اول و دوم سازمان ترافیک، رسیدگی به بزرگراه‌هاست و تأکید ما هم دلیلش این است که تردد در بزرگراه‌های شهر، معادل ۵۰درصد تردد در کل شهر است.

ساماندهی تردد یک میلیون خودرو در کلان‌شهر مشهد

شهر بدون ترافیک

برخی نقاط شهر درساعاتی خاص، از شدت ترافیک قفل می‌شود و همین موضوع هم مردم را خسته می‌کند. می‌شود یک روز مشهد دیگر ترافیک نداشته باشد؟

مردم مشهد بدانند که شهرشان، کلان‌شهری با ۴ میلیون جمعیت بوده و طبیعی است که در آن با ترافیک روبه‌رو باشیم و باید با آن کنار بیاییم. شبکه معابر و تسهیلات حمل‌ونقل برای ساعت‌های اوج به قول معروف لب‌به‌لب است و بزرگراه‌های مشهد بیش از هفت‌هشت ساعت در روز در اوج ظرفیت کار می کنند و فقط در بزرگراه آزادی در ساعتی، بیش از ۷هزار خودرو عبور می کنند. ترافیک رکن اجتناب‌ناپذیر کلان‌شهرهای ایران و دنیاست. همین الان در مشهد، بیش از یک میلیون دستگاه خودرو تردد می کنند و واقعا سخت و نشدنی است به نقطه‌ای برسیم که دیگر ترافیکی در شهر نداشته باشیم، با این حال یکی از اولویت‌های جدی، رسیدگی به هسته مرکزی و بافت پیرامون حرم مطهر رضوی است. در آن بافت، جریان سواره و پیاده باید از هم تفکیک شود؛ یعنی یک سطح به عابران پیاده اختصاص پیدا کند و سطح دیگر مخصوص خودروها باشد. مطالعات این کار انجام شده است و در نوبت ارائه در شورای حمل‌ونقل و ترافیک است که به‌محض تأیید و تصویب، فرایند آن آغاز می‌شود.

تسهیلات موازی برای تردد سریع و ایمن مردم در شهر

تسهیل در تردد

شهرداری چه تسهیلاتی برای سفر راحت مردم در شهر درنظر می‌گیرد؟

کار مهمی که باید انجام بدهیم، این است که شیب ترافیک را کنترل کنیم. حدود ده، پانزده سال پیش، میدان جهاد، آزادی و... هم‌سطح بودند و اگر به تقاطع غیرهم‌سطح تبدیل نمی‌شدند، آیا شهر در آن نقطه با این حجم از تردد و خودرو قفل نمی‌شد؟ این همان ماجرای تسهیلات سفر است که بعد از این هم ادامه خواهد داشت. آنچه برای ما مهم است، این است که وضعیتی اطمینان‌بخش داشته باشیم و برای شبکه معابر به‌ویژه بزرگراه‌ها برنامه‌ریزی کنیم و این موضوع برای ما در سازمان ترافیک بسیار اهمیت دارد. کاری که باید بکنیم، این است که تسهیلات موازی برای مردم فراهم کنیم؛ یعنی هرکس که می‌خواهد از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کند، این امکان برای او فراهم باشد و هرکسی هم که می‌خواهد ماشین شخصی خودش را به خیابان بیاورد، بتواند در سریع‌ترین و ایمن‌ترین حالت به مقصد خودش برسد.

گره‌گشایی با ارائه سیستم مبتنی بر عدالت دسترسی به حرم مطهر رضوی

هسته مرکزی شهر

هسته مرکزی شهر و بافت اطراف حرم مطهر رضوی، یکی از نقاط پرتردد و پرترافیک مشهد است. راه‌حل منظم کردن عبورومرور و دسترسی راحت مردم و زائران به حرم چیست و چرا راهکارهایی که در سال‌های گذشته برای این ماجرا اجرایی شده، ثمری نداشته است؟

فرق بزرگی که بین مشهد و سایر شهرهای زیارتی مثل مکه و مدینه و... وجود دارد، این است که بیشتر زائران حرم امام‌رضا(ع) با خودرو به این شهر می‌آیند. ضمن اینکه زائران احتمالا در هتل یا مسافرخانه‌ای، ساکن هستند که ازقضا پارکینگ هم ندارد و به همین دلیل، شرایط مشهد با دیگر شهرهای مذهبی تفاوت دارد. برای ساماندهی هسته مرکزی شهر، مشهد در طول سال‌های گذشته اجرا یا مطرح شده است؛ از محدودیت ترافیکی برای ورود به هسته مرکزی شهر تا پیاده‌راه کردن مسیر تشرف به حرم مطهر و ایجاد پارک‌سوار، اما هیچ‌کدام از این‌ها جامعیت ندارد و هرکدام اگر اجرا شود، نارضایتی به‌همراه خواهد داشت.

باید یک سیستم مبتنی بر عدالت دسترسی به حرم مطهر رضوی اجرا شود که همه بتوانند به هر شکلی که دوست دارند، خودشان را به بارگاه منور رضوی برسانند. نکته اصلی درباره ترافیک هسته مرکزی شهر و اطراف حرم، این است که باید از ورود کسانی که به قصد عبور از این محدوده استفاده می‌کنند، جلوگیری کنیم و حتی می‌شود برای خودروهایی هم که به حرم امام‌رضا(ع) می‌روند، زمان معینی را برای توقف تعیین کرد. تلاش این است که همه افراد به حرم، دسترسی سریع و آسان و مطلوب داشته باشند و اگر می‌خواهند با خودرو شخصی تا پارکینگ حرم مطهر رضوی بروند، این امکان برایشان فراهم باشد.

«پیاده‌مداری و حرم‌مقصدی» در اطراف حرم مطهر رضوی

اطراف حرم

تا امروز چه مطالعات و ایده‌هایی برای کنترل این ترافیک و ترددهای هسته مرکزی شهر مطرح شده است؟

یکی از ایده‌هایی که همیشه برای کنترل ترافیک در هسته مرکزی مشهد، مطرح است و درباره آن مطالعه شده است، این بوده که در نقاط مشخصی، پارک‌سوار ساخته شود و از آنجا به بعد، زائران با سامانه های جایگزین، خودشان را به حرم امام‌رضا(ع) برسانند. مکان‌یابی محل پارکینگ‌ها و اینکه چه سامانه جایگزینی تعبیه شود، هم پیش‌بینی شده است. یکی دیگر از مطالعاتی که برای این کار انجام شده است، طرح جامع پیاده‌مداری و حرم‌مقصدی در اطراف حرم مطهر رضوی است که مصوبه شورای حمل‌ونقل و ترافیک را هم دارد. این طرح را قطعه به قطعه داریم جلو می‌بریم؛ به‌عنوان نمونه میدان بیت‌المقدس، نزدیک‌ترین نقطه به حرم مطهر در خیابان امام‌رضاست و وقتی عابر پیاده از این نقطه می‌خواهد به حرم برود، باید تمام حواسش معطوف به این موضوع باشد که با خودروهای عبوری تصادف نکند؛ از طرف دیگر این نقطه پر از سروصداست و فضای ملتهبی دارد، درحالی که چون نزدیک حرم مطهر رضوی است، باید فضایی پر از آرامش داشته باشد؛ درست مثل صحن‌ها و روضه منوره. شهرداری و سازمان ترافیک می‌خواهند با اصلاحاتی در قالب یک پروژه، التهاب معابر پیرامون حرم مطهر رضوی را کم و فضا را تلطیف کنند.

توسعه پارکینگ‌های زیرسطحی و پارک‌سوارها

پارکینگ

طبق قانون، شهرداری موظف است در شهر پارکینگ بسازد؛ در مشهد به اندازه تقاضای موجود، پارکینگ ساخته شده است؟

مطالعات پارکینگ در هسته مرکزی شهر انجام شده است و تقریبا برای ۶۰-۷۰درصد تقاضاها پارکینگ ساخته‌ایم. البته در سطح شهر نیز پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای زیادی برای کاربری‌های خاص لازم داریم، ولی کاری که به‌تازگی شروع شده، توسعه پارکینگ‌های زیرسطحی و پارک‌سوارهاست. هدف این است که پارکینگ‌ها را به سمت‌وسویی ببریم که نزدیک خطوط انبوه‌بر باشد و فرد وقتی ماشینش را پارک می کند و با وسایل حمل‌ونقل عمومی بتواند خودش را در کمترین زمان ممکن به مرکز شهر برساند؛ مثلا پارکینگ آزادی یک پارک‌سوار است که چند کاربری بزرگ و مهم در اطراف خودش دارد و مردم با اتوبوس و مترو می‌توانند به مرکز شهر بیایند، با این حال در برخی نقاط به‌دلیل شرایط خاص و تقاضای چشمگیری که وجود دارد، احداث پارکینگ در عمل واقعا جواب نمی‌دهد.

تبعات منفی حذف کمربند جنوبی روی دست شهر

کمربند جنوبی

در طرح‌های توسعه مشهد قرار بود پروژه کمربندجنوبی مشهد، بار ترافیک بخشی از بزرگراه امام‌علی(ع) و وکیل‌آباد را به دوش بکشد. حالا با حذف این مسیر، شرایط ترافیکی در این معابر به چه سمت‌وسویی می‌رود؟

زمانی که شبکه حمل‌ونقل مشهد کشیده شده، این خط کمربندجنوبی در آن وجود داشته و قرار بوده است باری را از روی دوش شهر بردارد. حذف آن بدون درنظرگرفتن جایگزین، تبعاتی خواهد داشت. در شرق مشهد، آزادراه حرم‌تاحرم و ورودی نیشابور قرار بود به کمربندجنوبی متصل شود و در غرب هم آزادراه چناران-مشهد به میدان نمایشگاه و بعد هم به وکیل‌آباد و بزرگراه امام‌علی(ع) خواهد رسید؛ دو معبری که دیگر ظرفیتی برای ورود خودروهای جدید ندارند و از لحاظ ترافیکی، شرایط با حذف کمربندجنوبی پیچیده می‌شود و تبعات منفی زیادی به‌دنبال خواهد داشت.

الان آن‌طور که می‌گویند، بولوار نماز می‌تواند جایگزین کمربندجنوبی باشد؟

سلسله‌مراتب شبکه معابر تعریف شده است؛ بولوارنماز معبر شریانی درجه‌یک است که حاشیه آن تجاری است، دسترسی مستقیم دارد و... شما اگر بخواهید معبری مثل نماز را که نقش دیگری دارد به معبری دیگر تبدیل کنید، باید خیلی روی آن کار و پروژه اجرا کنید. همه تقاطع‌هایی که این بولوار با هاشمیه و سرافرازان و... دارد، باید غیرهم‌سطح شود. همچنین شیب‌های طولی و قوس‌های بولوارنماز برای نقش فعلی آن طراحی شده است و اگر بخواهد تبدیل به بزرگراه شود و نقش دیگری بگیرد، باید همه این عوامل در آن تغییر کند.

نصب ۵۶سیستم اطلاع‌رسانی هوشمند در بزرگراه‌ها

هوشمندسازی

همه شهرهای دنیا به‌سمت هوشمندسازی مسائل مرتبط با ترافیک رفته‌اند. اوضاع مشهد در این زمینه چگونه است؟

هوشمندسازی در حوزه حمل‌ونقل، موضوع بسیار مهمی است. اگر دوربین‌های مرکز کنترل سازمان ترافیک برای چند لحظه قطع شود، ما در کنترل ترافیک شهر کور می‌شویم. هوشمندسازی ترافیک در مشهد در وضعیت خوبی است. به‌تازگی قراردادی بسته شده است که براساس آن، تعداد زیادی دوربین در سطح شهر فعال می‌شود و نظارت سازمان ترافیک بر روند جابه‌جایی در شهر بیشتر خواهد شد. درکنار آن‌ها، ابزارها و دستگاه‌های به‌روز جدید و هوشمند دیگری در مشهد فعال می‌شود. یکی از نمونه‌های هوشمندسازی همین دوربین‌های نظارتی است که در شهر و بیشتر در تقاطع‌ها نصب شده است. هرکدام از اپراتورهای ما در مرکز کنترل ترافیک، وظیفه رصد چند تقاطع را به‌عهده دارد. دوربین‌های مختلف ثبت تخلف هم در شهر نصب است که وظیفه‌شان، شناسایی تخلفاتی مثل پارک دوبل و عبور از چراغ قرمز و... است.

ما در مشهد ۲۴۰تقاطع هوشمند داریم. در این تقاطع‌ها، بازوهایی در زمین نصب شده است که وظیفه‌شان، اندازه‌گیری حجم خودروهایی است که در آن چهارراه، رفت‌وآمد می کنند. این ابزار به‌صورت هوشمند، روند زمانی چراغ سبز و قرمز را برمبنای حجم خودرو و تقاضایی که وجود دارد، تنظیم می کند. اگر این ابزار هوشمندسازی وجود نداشت، وضعیت ترافیکی شهر بسیار خراب بود. امروز چیزی نزدیک به ۵۶سامانه اطلاع‌رسانی هوشمند در بزرگراه‌های مشهد نصب شده است که می‌تواند در شرایط خاص، مسیرهای شلوغ، راه‌بندان‌ها و محدودیت‌های ترافیکی را به راننده‌ها اطلاع دهد.