

دوچرخه و حمل و نقل شهری

مرداد 94

برادر ارجمند؛ جناب آقای مهندس مسعود نصرتی

شهردار محترم قزوین

با سلام و احترام؛

یکی از راهکارهای مؤثر در توسعه پایدار شهرها، ترویج فرهنگ استفاده از دوچرخه در سفرهای روزانه شهری به جای اتومبیل است. دوچرخه یکی از روش های حمل و نقل بسیار مؤثر بوده و تقریباً در تمام شهرهایی که داری شهرسازی سبز هستند، تلاش برای گسترش امکانات استفاده از دوچرخه و ارتقاء کاربرد آن صورت پذیرفته است.

در بسیاری از شهرهای جهان سیاست هایی برای کاهش اتکاء مردم به اتومبیل در پیش گرفته شده، این مهم نشانه های خود را در طراحی های مناطق جدید شهری به وضوح نشان می دهد. از مهم ترین فاکتورهای این سیاست، **الف** توسعه حمل و نقل عمومی (بخصوص قطار شهری)، **ب** افزایش پیاده راه ها و **ج** تأکید بر گسترش استفاده از دوچرخه می باشد.

طبیعی است که حرکت به سمت داشتن مناطق و محلات متراکم شهری، فشرده و با کاربری های مختلط، قابلیت شهرها را در استفاده از دوچرخه و پیاده روی ارتقاء می بخشد؛ تا جایی که هر ساله بخش عمده ای از مراکز شهری (در شهرهای بزرگ) به مسیر های پیاده تبدیل می شوند. در حقیقت با احداث 1- پیاده راه ها، 2- فضاهای شهری جدید و 3- مسیره های دوچرخه، مکان های بسیار مطبوع و کارآمد را در شهر ها خلق نموده اند.

بی شک دوچرخه به عنوان وسیله ای ساده، ارزان، بدون آلودگی های محیطی و صوتی و با نگهداری آسان و به عنوان سامانه حمل و نقل عمومی پشتیبان برای دستیابی به مکان توقف سایر سامانه های حمل و نقل، ایفای نقش می نماید. در توصیه بسیاری از گروه ها و NGO ها، فعالان اجتماعی و زیست محیطی و کارشناسان، اهداف کامل تری دنبال می شود، از جمله: توسعه ارتباطات شهروندی، کارایی بالا در تقلیل مصرف انرژی، سفر ارزان، تقلیل فضای اشغال شده فضاهای شهری، استفاده قشرهای کم درآمد، هزینه های کم نگهداری، توسعه سلامت جسمانی و

با توجه به وجود بیش از 30 هزار دوچرخه در شهر قزوین و اقبال شهروندان به استفاده از دوچرخه این سوال مطرح می شود:

- آیا علاقه روزافزون شهروندان به دوچرخه منجر به ایجاد تحولی در دوچرخه سواری، در قزوین خواهد شد؟

طبیعی است هر چه میانگین طول سفر کمتر باشد، تمایل به استفاده از دوچرخه بیشتر می شود. در این راستا پیگیری سیاست های: **الف**- توسعه محلات متراکم شهری ب- جلوگیری از پراکندگی مناطق کم تراکم در داخل شهر و حومه آن و **ج**- تعریف مسیره های جدید دوچرخه سواری، از اساسی ترین اقداماتی است که باید در توسعه کالبدی مورد توجه مدیریت شهری قرار گیرد. بدیهی است در

این صورت مقاصد بیشتری با استفاده از یک دوچرخه سواری کوتاه مدت، در دسترس بوده و حجم ترافیک موتوری پائین تر و موانع کمتری همچون بزرگراه ها و پل ها در مسیر راه وجود خواهد داشت.

- پیگیری روش هایی که منجر به استفاده از دوچرخه توسط پیر و جوان، ثروتمند و مدیر و دانش آموز و ... با اهداف مختلف سفرهای شهری می گردد، در حوزه **توسعه اجتماعی** نیز جدی به نظر می رسد.

- امروزه حداکثر 1/5 درصد از سفرهای شهر قزوین با استفاده از دوچرخه صورت می پذیرد و این در حالی است که با توجه به آمار دوچرخه های موجود در شهر، این سهم باید افزایش یابد.

- در شهری که تعداد اندکی دوچرخه سوار در خیابان ها وجود داشته باشد، دوچرخه سواری امری غیر طبیعی بحساب می آید. و این وضع همیشه نیز باقی می ماند و این در حالی است که چنانچه تعداد دوچرخه ها در خیابان ها افزایش یابد در حقیقت دوچرخه سواری امری طبیعی به حساب می آید، رانندگان وسایل نقلیه موتوری و مردم نیز **احترام بیشتری به دوچرخه سواران می گذارند** و این مطلب از بعد **توسعه فرهنگی** حائز اهمیت می باشد.

- **هزینه، سرعت و راحتی** انواع مختلف حمل و نقل، سه فاکتوری هستند که بر انتخاب سامانه مورد نظر توسط مردم اثر قطعی دارند. بدیهی است که هزینه اندک اتومبیل عامل مهمی در عدم ترغیب به استفاده از دیگر حالات، حتی پیاده روی است.

- احتمال تصادف منجر به صدمه و مرگ، مانع اصلی دوچرخه سواری بشمار می آید. تا جایی که از نظر فرهنگی این عامل موجب می شود که دوچرخه سواران به علت پذیرش این خطر **مورد سرزنش** قرار بگیرند و باعث ایجاد واکنش های احتمالی نامناسب در میان پلیس و دادگاه در مقابل دوچرخه سوار و تضعیف وی در قبال رانندگان می شود. تلاش برای تغییر ادراک عمومی از طبیعت خطرات دوچرخه سواری اما، کار بسیار مشکلی است. (بسیاری از رانندگان و حتی پلیس، به حقوق دوچرخه سواران برای استفاده از مسیرهای عادی آشنا نیستند و احترام کمی به آسیب پذیری دوچرخه سواران گذاشته می شود). فلذا در اکثر شهرهای بزرگ دنیا، مجموعه فعالیت های منسجم و مستمر برای **آموزش عمومی فرهنگ دوچرخه سواری** توسط شهرداری ها صورت می پذیرد (این آموزش ها گروه های مختلف اداری و اجتماعی را شامل می شود)؛ این امر باعث تغییرات رفتاری جامعه و گسترش فرهنگ استفاده از دوچرخه می شود. لذا امن کردن دوچرخه سواری یا افزایش ایمنی آن نسبت به رانندگی نیازمند تغییرات رفتاری، هم توسط رانندگان و هم دوچرخه سواران و گسترش زیر ساخت های شهری مناسب تر برای دوچرخه سواری است.

- پیش گرفتن سیاست های سخت گیرانه تر در مورد اتومبیل، راه را برای پیاده روی و دوچرخه سواری در مرکز شهرها باز می کند، همچنین باند عبوری دوچرخه سواری مجزا و مسیریایی برای دوچرخه به همراه امکانات بیشتر برای توقف آن ها و اختصاص بخشی از پارکینگ های خودرو به پارکینگ دوچرخه و آرام سازی ترافیک می تواند جذابیت بیشتری برای غیر دوچرخه سواران بوجود آورد. اگرچه ایجاد چنین امکاناتی را می توان پاسخی به افزایش استفاده از دوچرخه دانست تا علت آن، ولی به نظر می رسد **گسترش امکانات**، شروع مناسبی برای پررنگ کردن بحث استفاده از دوچرخه در شهر می باشد.

- ریشه های ایده آرام سازی ترافیک، در جنبش های اولیه حفاظت از محیط های شهر (1960) در مقابل دسترسی زیاد و هجوم اتومبیل به آن ها قرار دارد که بر انسجام ارگانیک بیشتر خیابان شهری تأکید دارد.
- آرام سازی ترافیک شهری روندی است نه فقط فنی، بلکه فنی و اجتماعی که در آن سرعت رفت و آمد به گونه ای کاهش می یابد که محیط خیابان برای پیاده روی، دوچرخه سواری، خرید و سکونت امن تر و مساعد تر است. آرام سازی ترافیک از طریق تغییرات کالبدی محیط خیابان با ایجاد کفسازی متفاوت، تغییر هندسی راه ها، موانع، صفحات کاهش سرعت و دیگر وسایل مهندسی ترافیکی، طراحی مبلمان جدید خیابانی برای ایجاد محیط انسانی و امن و ایجاد منظر شهری جذاب ممکن است. خروجی اولیه پیشگیری طرح های آرام سازی ترافیکی در شهر با رویکرد توسعه «انسان محور شهر» ، استوار است عبارتند از:
 - کاهش شدت و تعداد تصادفات در نواحی شهری
 - کاهش آلودگی صوتی و هوا و مصرف سوخت وسایل نقلیه
 - ارتقاء کیفیت محیط خیابان برای افراد بدون اتومبیل
 - کاهش غلبه اتومبیل بر خیابان ها با اصلاح فضای خیابان به عنوان فضای زیست
 - کاهش اثرات محدود کننده آمد و شد موتوری بر حرکت عابران پیاده و دوچرخه سواران
 - تشویق فعالیت های محیطی محلی با ایجاد محیط زیست بهتر برای مردم
- با توجه به اینکه کارگروه مشورتی قزوین 20 از ابتدا فعالیت ترویج دوچرخه سواری در شهر را به عنوان یک سیاست کارا در جهت توسعه حمل و نقل پایدار در شهر قزوین معرفی نمود و در پاییز 1389 طی بیانیه شماره 3، نقطه نظرات خویش را برای عملیاتی کردن این موضوع به استحضار شهرداری و مدیران مرتبط با حوزه مدیریت شهری رسانده و با عنایت به اینکه نتیجه فعالیت های صورت گرفته چند ساله اخیر شهرداری در حوزه ترویج استفاده از دوچرخه در شهر هنوز نتوانسته است رشد قابل ملاحظه ای را در تغییر رویکرد شهرداری و شهروندان در استفاده از دوچرخه به منصف ظهور برساند؛ فلذا بنظر می رسد توسعه برنامه ها و عملیاتی کردن طرح های پیشنهادی در بیانیه مذکور و همچنین بهره گیری از تجارب دیگر شهرهای کشور مانند تهران- اصفهان- مشهد- تبریز و تجربیات شهرهای برون مرزی و ... در این حوزه به ویژه راه اندازی استفاده از دوچرخه اشتراکی و ایستگاه های کرایه دوچرخه و مجددا مورد تأکید اعضا کارگروه قرار گرفت.
- در پایان مجددا جهت مزید استحضار خلاصه پیشنهادات مکتوب سال 1389 تقدیم می گردد:
- مناسب سازی ساختمان های اداری شهرداری و سازمانهای دولتی و اماکن عمومی مانند پارک ها و ... برای دوچرخه به خصوص تأمین پارکینگ و حفاظت از دوچرخه.
- در نظر گرفتن مسیرهای مخصوص دوچرخه در محیط شهر و بافت قدیم و جدید (مسیرهای امن دوچرخه)
- در نظر گرفتن پارکبان رایگان دوچرخه- ایستگاه های دوچرخه(حل مسئله نگهداری دوچرخه ها در ایستگاه و منظور نمودن قسمتی از پارکینگ های عمومی شهر برای دوچرخه).

- فرهنگ سازی - تبلیغات - تشویق مردم به استفاده از دوچرخه با استفاده از شیوه های تبلیغی مناسب
- استفاده از بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در اجرای طرح های دوچرخه سواری در شهر
- بعنوان نمونه دو پروژه عملیاتی زودبازده را می توان نام برد:
- الف- کسبه بازار قزوین اشتیاق زیادی جهت استفاده از دوچرخه دارند اما وضعیت محیطی بافت بازار و اطراف، مناسب برای تأمین این نیاز نیست، پیشنهاد می شود یک فضای مناسب در اطراف بازار جهت پارکینگ کسبه و مراجعین با هماهنگی هیأت دوچرخه سواری و اتحادیه اصناف، تشویق کسبه به استفاده از دوچرخه و بهره مندی از پارکینگ رایگان با حفاظت مطمئن و رایگان و اهداء جوایز ماهانه و ... مهیا گردد .
- ب- تشویق مدیران، کارمندان و کارکنان ادارات و نهادها به استفاده از دوچرخه در مسیر خانه تا کار و اعطاء وام جهت خرید دوچرخه و اهداء جوایز ماهانه به عنوان اقدامات نمادین.
- ... و تدوین دفترچه ضوابط و مقررات مربوط به دوچرخه برای مناسب سازی ساختمان های موجود و بکارگیری در نقشه های ساختمانی ملزم به پروانه های صادره

علی حسن ظاهری

کارگروه قزوین + 20

§ رونوشت به:

- | | |
|--|---|
| - ریاست و اعضاء محترم شورای اسلامی شهر قزوین | - ریاست و اعضاء محترم شورای اسلامی شهر قزوین |
| - جناب آقای مهندس عابدینی، امام جمعه محترم قزوین | - حجت الاسلام والمسلمین عابدینی، امام جمعه محترم قزوین |
| - جناب آقای مهندس مانی فر مدیرکل محترم راه و شهرسازی | - حجت الاسلام ابوترابی فرد نائب رئیس محترم مجلس |
| - جناب آقای مهندس فرخزاد ریاست محترم نظام مهندسی ساختمان استان قزوین | - جناب آقای داود محمدی نماینده محترم شهر قزوین در مجلس |
| - جناب آقای حضرتی مدیرکل محترم میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی | - جناب حجت الاسلام حسینی نماینده محترم شهر قزوین در مجلس |
| - مدیران محترم مناطق شهرداری قزوین | - اعضاء محترم دور ششم کارگروه قزوین 20 |
| - مدیران محترم سازمانهای شهرداری قزوین | - معاونین محترم شهرداری قزوین |
| - ریاست محترم مرکز آموزش علمی و کاربردی شهرداری قزوین | - مدیر عامل محترم شرکت بهسازان آینده قزوین |
| - ریاست و اعضاء محترم شورای اسلامی شهر های آبیگ، محمدیه، الوند، تاکستان، اقبالیه، محمودآباد نمونه، شریفیه، بوئین زهرا. | - شهرداران محترم شهرهای آبیگ، محمدیه، الوند، تاکستان، اقبالیه، محمودآباد نمونه، شریفیه، بوئین زهرا. |
| | - مدیریت محترم هماهنگی امور اجرایی شهر |
| | -ریاست محترم کارگروه سلامت استان |

لطفا جهت کسب اطلاعات تکمیلی در خصوص کارگروه، به پرتال شهرداری قزوین به آدرس www.qazvin.ir مراجعه فرمائید.