



عکس پروندهان جوان

بررسی تحلیلی نقش ترافیک انسان‌محور و خودرو محور در نظم بخشی به آمد و شد شهری

آیا هنوز هم حق با عابر پیاده است؟!

ترافیک

بیژن سورانی

طی چند دهه اخیر جمعیت کلانشهرها با افزایش بالایی مواجه شده است به گونه‌ای همسراه داشته‌است. از آن جمله می‌توان به بحث

بر این اساس نیازها و برآورده کردن در خواست‌های آنان برای حرکت به مسوی آرامش و امنیت اجتماعی این جمعیت گسترده در شهرها چالش‌های زیادی را به همراه داشته‌است. از آن جمله می‌توان به بحث ترافیک گسترده اشاره کرد؛ معضلی که همچنان راهکار و راهبرد مناسبی را ارائه نکرده‌اند.

در یک سئو بحث جابه‌جایی درون شهری و وسایل نقلیه قرار دارد و در سوی دیگر این پدیده، عابران پیاده هستند و حرکت و جابه‌جایی هر دو این مؤلفه‌ها نیازمند قوانین جامعی است که اگر هر یک پر رنگ‌تر دیده‌شود بخش دیگر کم‌رنگ‌تر دیده خواهد شد. متأسفانه با رشد و صنعتی شدن جوامع بشری و افزایش روزافزون تولید و ورود خودروها و وسایل نقلیه به معابر، بسیاری از مسائل به جای انسان‌محور، خودرومحور دیده‌شد است تا آنجایی که در شهرهای بزرگ شاهد هستیم که با افزایش تعداد وسایل نقلیه موتوری، این معابر و مسیرها هستند که برای تردد خودروها مناسب‌سازی و آماده‌سازی می‌شوند.

مسیرها و معابر بزرگراهی یکی پس از دیگری احداث می‌شود و این معابر همچون رودخانه‌ای خروشان همچنان در حال پیشرفت از جهات مختلف جغرافیایی در شهرها هستند، هر چه خودروها افزایش می‌یابد مسیرها و معابر برای تردد و پارک این خودروها نیز افزایش می‌یابد به گونه‌ای که گاه حتی انسان به عنوان محور اصلی توسعه پایدار به دست فراموشی سپرده می‌شود و نتیجه حضور خودروها در شهرها و معابر چیزی جز افزایش بار ترافیکی و تشدید آلودگی و آلاینده‌ی هوا و افزایش فشارهای روحی و روانی به روی انسان نیست.

خودروها به شکل و انواع و اقسام مختلف تولید و روانه معابر

شهری می‌شود ولی قوانین حرکتی برای آمد و شد این وسایل نقلیه با تغییرات لاک‌پستی همچنان روبه‌روست و اینگونه‌است که خودروها در همه معابر حتی معابر پیاده‌رو و حاشیه خیابان و کوچه‌ها جای‌انسان را می‌گیرند.

افزایش سوانح و تصادفات شهری مرتبط با عابران پیاده و کسودگان و افراد سالخورده نمونه بارزی از این رویداد معکوس است و به دلیل نبود انضباط ترافیکی و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی همواره خودروها به حریم عابران پیاده تجاوز می‌کنند. عبور از چراغ سبز عابر پیاده، عبور در ترویج شیوه‌های حمل و نقل و عابران پیاده شده این خطوط و هزاران هزار تخلف بزرگ و کوچک نمونه‌ای از این مدعاست. روندی که دیگر از کنترل‌آموران مدیریت ترافیک خارج شده‌است. این روند تا آنجایی گسترش یافته که با افزایش جریمه‌های راهنمایی و رانندگی بازم تخلفات این بخش همچنان در حال تکرار است و در این میان بیشتر از همه عابران پیاده هستند که متضرر می‌شوند و معضلات و مشکلات ندانم‌کاری رانندگان وسایل نقلیه را باید تحمل کنند و هر هزینه و خسارت‌های جانی و مالی بسیاری را باید بپردازند. به واقع با افزایش خودروها و رشد سفرهای درون شهری نگاه انسان‌محوری به ترافیک به صورت آشکار در حال حذف یا کم‌رنگ‌تر شدن است تا آنجایی که دیگر جمله معروف «حق با عابر پیاده است» و معابر و مسیرهای وسایل نقلیه فراموشی سپرده شده‌است و با تغییر روند موجود این جمله در واقع به جمله «حق با خودروها و وسایل نقلیه است» تغییر معنا داده شده‌است.

تقاضای روزافزون استفاده از وسایل نقلیه شخصی، مشکل تراکم ترافیک را به یکی از مهم‌ترین بحران‌ها در اکثر کلانشهرها تبدیل کرده‌است با این حال وجود سیستم حمل و نقل مناسب در هر مکانی باعث برطرف شدن بسیاری از مشکلات حمل و نقل مانند ترافیک، تراکم و شلوغی وسایل حمل‌ونقل می‌شود. در این میان یکی از مهم‌ترین جنبه‌های حضور انسان‌ها در فضاهای شهری که سبب سرزندگی و پویایی این فضاها و نیز افزایش نقش اجتماعی آنها می‌شود، حرکت پیاده‌است از اینرو تسهیل حرکت عابران پیاده برای فضاها یکی از مهم‌ترین شاخص‌های حرکت به سمت ایجاد

ایران ششهر

ایران ششهر ۸۸۴۸۴۷۱

ف

با افزایش خودروها و رشد سفرهای درون شهری نگاه انسان‌محوری به ترافیک به صورت آشکار در حال حذف یا کم‌رنگ‌تر شدن است تا آنجایی که دیگر جمله معروف «حق با عابر پیاده‌است» در معابر و مسیرهای شهر به دست فراموشی سپرده شده‌است و با تغییر روند موجود این جمله در واقع به جمله «حق با خودروها و وسایل نقلیه‌است» تغییر معنا داده‌است.

ف

سیستم حمل و نقل پایدار و انسان‌محور است. به واقع محل تلاقی انسان و وسایل نقلیه در معابر بیشترین چالش را بر روی آمد و شد شهری داشته‌است تا آنجایی که با نظم بخشیدن به این فضاها، می‌توان بخشی از مسائل و معضلات ترافیک شهری را برطرف کرد. در این زمینه باید عنوان کرد که بحث سلامت عابران پیاده در معابر شهری به خصوص تقاطع‌ها نگرانی مسئولان حمل و نقل و برنامه‌ریزان شهری بوده‌است که اخیراً این نگرانی‌ها منجر به تلاش‌هایی برای اتخاذ سیاست‌های مؤثر در ترویج شیوه‌های حمل و نقل و عابران پیاده شده‌است که این طرح تحت عنوان «خط سفید» مد نظر قرار گرفته‌است و باید توجه داشت که در حمل و نقل انسان‌محور و در محل عبور عابران پیاده علاوه بر نقش خط‌کشی‌ها در ایجاد نظم ترافیکی و کاهش اختلالات ترافیکی، پلیس و چراغ راهنمایی و رانندگی نیز ایفای نقش می‌کنند.

بنابر این لازم‌است برای ایمنی بیشتر عابران پیاده در این مکان‌ها به اصلاح هندسی معابر به خصوص مکان‌هایی که عابران قرار است از آن جاها عبور کنند توجه ویژه‌ای صورت گیرد. حذف زوائد فیزیکی، خط‌کشی متناسب با معابر و محل‌های عبور عابران پیاده، تنظیم چراغ‌های راهنمایی و رانندگی و استفاده مناسب از تجهیزات هوشمند برود، این‌سازی معابر برای عبور و مرور عابران پیاده را باید مد نظر قرار داد.

توجه به اینگونه ساختارها می‌تواند ایمنی و آرامش خاطر عابران پیاده را در عبور از معابر فراهم سازد و رانندگان وسایل نقلیه را ملزم به رعایت قوانین موجود کند و از سوی دیگر بستری مناسبی را برای جابه‌جایی بهتر و دسترسی آنان در سطح شهر فراهم آورد.

اسپ‌پذیرترین گروه‌هایی هستند که در معرض خطرات زیادی قرار دارند چرا که تصادف وسیله نقلیه با عابر پیاده به‌طور اجتناب‌ناپذیری منجر به جرح یا مرگ عابر پیاده می‌شود. زیرا عابران پیاده به دلیل عدم درک صحیح از سرعت و وسایل نقلیه و محدودیت زمان عکس‌العمل

با بهره‌برداری از مسیر و تونل شهدای غزه در غرب تهران

شبکه بزرگراهی به «کیلومتر ۵۵۵» می‌رسد



هزار اصله درخت حفظ شد.

وی اضافه کرد: در اجرای ورودی و خروجی تونل سعی کردیم نقطه‌به‌نقطه را برپا کرده تا از حوزه درختان برگ سوزنی‌خارج باشد و حداقل درخت جابه‌جا شود.

حسینی تأکید کرد: پروژه تونل شهدای غزه کاملاً هوشمند است و سنسور آلودگی هوا، هواشناسی، یخ‌زدگی و حتی کنترل سیلاب در این تونل دیده شده‌است. وی افزود: همه استانداردهای بین‌المللی در طراحی تونل لحاظ شده‌است.

حسینی بیان داشت: برای نداشتن پس‌زدگی خودروها برای دهاله تونل عرض ۱۸ متر منظر قرار گرفته شده‌است. معاون شهردار تهران در ادامه گفت: سه خط عبوری و یک خط اضطراری این تونل خواهد داشت و با همان عرض بزرگراه وارد تونل می‌شویم. وی ادامه داد: تونل کاملاً آب‌بند است و از علم و دانش روز دنیا در این تونل بهره گرفته شده‌است.

حسینی در پایان خاطر نشان کرد: در پیک کاری ۱۴۰۰ تا ۱۵۰۰ نفر با سخت‌کوشی و بدون حاشیه در این پروژه زحمت

دوشنبه ۸ دی ۱۳۹۳ | ۶ ربیع‌الاول ۱۴۳۴ |

حاشیه‌شهر

طرح کنترل حاشیه‌نشینی یا تدوین سند آسیب‌شناسی شهری به دولت می‌رود

حاشیه‌نشینی توسعه شهری را ناپایدار می‌کند

■ بهروز یانچشمه
براساس آمارهای غیررسمی در کشور حدود ۱۵ میلیون نفر در حاشیه شهرها و یا

در شهرهای کم‌جمعیت و دورافتاده و محروم زندگی می‌کنند. رشد پدیده شهرنشینی سبب شده‌است تا مسائل و مشکلات موجود با افزایش پدیده مهاجرت به حاشیه شهرها انتقال یابد و اگر برای پدیده حاشیه‌نشینی و اسکان غیررسمی در کشور چاره اساسی اندیشیده نشود این روند سبب خواهد شد تا توسعه شهری و ارتقای زندگی شهرنشینی تحت تأثیر قرار گیرد. بر این اساس طرح کنترل حاشیه‌نشینی با تدوین سند آسیب‌شناسی کلانشهرها سه هیئت دولت می‌رود.

حرکت به‌سمت توسعه پایدار، سلامت‌شهرنشینی و ارتقای زندگی شهری می‌طلبد تا به سلامت اجتماعی نیز پرداخته شود. در این میان مقابله و جلوگیری از علل و عوامل مهاجرت و حاشیه‌نشینی می‌تواند گام مؤثری باشد برای دستیابی به توسعه پایدار شهری و از سوی دیگر توانمندسازی شهرها برای مقابله با پدیده حاشیه‌نشینی و ساماندهی حاشیه‌نشینی از جمله وظایفی است که دستگاه‌های متولی کمتر به آن پرداخته‌اند.

هر چند در سال‌های اخیر اقداماتی در این زمینه صورت گرفته اما لازم‌است برای دستیابی به ارتقای زندگی شهرنشینی این مهم نیز مورد توجه ویژه قرار گیرد و اگر برای مسئله حاشیه‌نشینی در شش‌ماه آینده به عنوان اقبال آسیب‌پذیر در تصادفات به شمار می‌آیند و از سوی دیگر باید مد نظر داشت که همه شهروندان در شبانه‌روز دست‌کم یک بار از خیابان‌ها و تقاطع‌ها و محل‌های گذر عابران پیاده عبور می‌کنند بر این اساس تأمین و افزایش ایمنی از اهمیت بسزایی برخوردار است. بر این اساس است که ایمنی عابران پیاده مقوله‌ای است که باید مورد ارزیابی و بررسی دقیق قرار گیرد و از ظرفیت‌های موجود به بهترین شکل ممکن استفاده شود و باید توجه داشت که «خط سفید» و خط‌کشی‌های معابر اقدامات کم‌هزینه‌ای است که مزایای بسیاری را برای ایمنی عابران پیاده و نظم‌بخشی به ترافیک به همراه دارد.

برای حفظ نظم در حمل‌ونقل و ترافیک سطح شهر علاوه بر آموزش‌های مستقیم باید توجه شود که چگونه می‌توان از طریق آموزش غیرمستقیم شهروندان سبب افزایش آگاهی مردم در حوزه حمل و نقل شد. اینکه محیط شهر چگونه در آموزش شهروندان خود مؤثر است؛ فضاها شهری چگونه به صورت مستقیم یا غیر مستقیم آموزش‌های شهروندی را به مخاطبان خود انتقال می‌دهند؟ بر این اساس باید رصد شود که هر یک از شیوه‌ها چگونه بر روی شهروندان و اندنگان تأثیر می‌گذارند و در هر یک از آنها شیوه انتقال مفاهیم آموزشی در دو دسته آموزش مثبت یا منفی مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گیرد و نباید فراموش کرد که شهر از طریق ساختارهای فیزیکی خود بزرگ‌ترین و مؤثرترین عامل در آموزش شهروندان به خصوص در حوزه ترافیک محسوب می‌شود به گونه‌ای که به صورت غیرمستقیم علاوه بر آموزش مفاهیم، آنها را در زندگی شهروندان نهادینه می‌سازد که در این میان وجود خط‌کشی‌های خط سفید و معابر و مسیرهای عبور خودروها بهترین ابزار آموزش غیرمستقیم به حساب می‌آید که باید خط سفید و مفاهیم آن در حمل و نقل و ترافیک شهری بازتعریف شود تا همگان به اهمیت این خط در حفظ ایمنی سلامت و نظم‌بخشی به بار ترافیکی شهری آگاه شوند. گامی که می‌تواند الفبای نظم ترافیک به حساب آید که با آن بتوان مشق ترافیک را بهتر نوشت و بهتر خواند.

کشور برنامه‌ریزی اصولی صورت نگیرد، هیچ‌گاه نباید انتظار داشت بحث توسعه شهری و ارتقای زندگی شهرنشینی پایدار در کشور به نتیجه برسد. باید توجه‌داشت که گسترش حاشیه‌نشینی معلول پدیده مهاجرت و مسائل اجتماعی ـ اقتصادی گوناگونی است که در طول زمان به‌وجود آمده و همین امر سبب شده‌است تا برنامه‌ریزی برای احیا و ساماندهی حاشیه‌نشینی نیز بسیار سخت و زمان‌بر باشد.

توجه به ساختار حاشیه‌نشینی در کنار شهرهای بزرگ نشان می‌دهد به دلیل نبود زیرساخت‌های فرهنگی، اجتماعی، تفریحی و ورزشی این مکان‌ها در معرض بسیاری از تهدیدها و آسیب‌های اجتماعی قرار گیرند چراکه دسترسی‌شان به حمایت‌های اجتماعی کمتر است و باید گفت از سراسر‌مایه اجتماعی کمتری بهره‌مند هستند.

می‌توجهی به مسائل حاشیه‌نشینی در طول سال‌های متداری در کشور سبب شده‌است تا مسائل و معضلات به‌وجود آمده در پدیده حاشیه‌نشینی وارد شهرهای همجوار شود که می‌توان گفت تبعات حاشیه‌نشینی به نوعی تنه به شهرهای همجوار زده می‌می‌زند، بر اساس گفته صاحبزطران، حاشیه‌نشینی در وقوع جرائم و کاهش امنیت شهری بسیار تأثیرگذار است.

بر این اساس ساماندهی و جلوگیری از به وجود آمدن مناطق حاشیه‌ای جدید و ساماندهی مناطق حاشیه‌ای موجود بسیار ضروری و حائز اهمیت است. در این زمینه معاون عمرانی و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور از ارائه طرح کارشناسی برای کنترل پدیده حاشیه‌نشینی به هیئت‌دولت خبر داد.

هوشنگ خندان‌دل در گردهمایی مدیران کل دفاتر فنی استانداری‌های کشور در شیراز گفت: در طرح کارشناسی کنترل پدیده حاشیه‌نشینی، محمدمدقار قالیباف گفت: این پروژه بدون کوچک‌ترین حادثه‌ای کار خود را به پایان رساند و از بعد زمانی نیز زکورد تونل نیایش را شکست.

وی درباره معارضات باقی مانده در ۱۴ کیلومتر باقی مانده این بزرگراه نیز گفت: در رینگ بزرگراهی غرب تهران برای متصل شدن مسیر شمالی – جنوبی غرب، بزرگراه‌های فتح، جاده مخصوص، کرج و اتوبان‌های شهید حکیم و شهید همت به یکدیگر متصل می‌شوند. در این میان یکی از بزرگ‌ترین چل‌ها در این محدوده قرار دارد که بخشی از آن به این تونل اتبدا می‌کند که کار اجرایی بل کاروانسرای سنگی رانیز به سرعت دنبال می‌کنیم.

شهردار تهران با اشاره به وجود معارضان دولتی و شخصی در مسیر این پروژه اظهار کرد: برای ادامه کار باید مسیر قانونی را طی کنیم و همه تلاش ما نیز بر این است که تا پایان سال آینده بتوانیم این پروژه را نهایی کنیم چراکه باید مسیر حقوقی برخی تملک‌حاطی شده، چند نوبت آگهی شود و قیمت به توافق برسیم.

وی تأکید کرد: در شهرداری تهران همه تلاش ما این است که به کسی ظلم نکنیم. در عین اینکه این قدرت وجود دارد که معارض ملکی را ماده ۹ کرده و پول آن را به داد‌گستری واریز کنیم اما می‌خواهیم از این رفتارها با مردم‌ندانسته باشیم چرا که ما می‌خواهیم با توافق به نتیجه برسیم تا اینکه از اهرم قضایی استفاده کنیم.



جمله‌مأموریت‌های کمیسیون جدید تشکیل شده در هیئت‌دولت با دستور کار مسائل شهری عنوان و اضافه کرد: دفاتر فنی وزرات کشور و استانداری‌ها در فرایند تدوین سند آسیب‌شناسی شهرسازی مشارکت و ورود کنند.

نوذریپور در ایمن خصوص افزود: این سند آسیب‌شناسی در شش محور خدمات شهری و محیط زیست، حمل و نقل و ترافیک، بودجه، فرهنگی اجتماعی، ساختاری و مدیریتی و شهرسازی در دست تهیه است و مأموریت تهیه این سند در پنج محور نخست به وزارت کشور سپرده شده بود که آماده شده و مأموریت محور ششم یعنی آسیب‌شناسی شهرسازی به وزارت راه و شهرسازی محول شده بود که تاکنون محقق نشده‌است.

■ اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی؛ پدیده‌های ناپایدار کننده توسعه شهری
از سوی دیگر مدیر کل دفتر توانمندسازی و ساماندهی سکونت‌گاه‌های غیررسمی کشور گفت: اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی پدیده‌های عمده ناپایدار کننده توسعه شهری هستند. همچنین نریمان مصطفایی در جلسه ستاد توانمندسازی سکونت‌گاه‌های غیررسمی در ساوه اظهار کرد: سکونت‌گاه‌های غیررسمی در کشور مکانی برای پذیرش جمعیت مهاجر روستایی و محرومان شهری است که خارج از برنامه‌ریزی رسمی قانونی توسعه شهری و بدون مجوز احداث شده‌است. به گفته وی، فقدان سند مالکیت رسمی و پرومیت از خدمات و زیرساخت‌های شهری از ویژگی‌های این مناطق است و توسعه این مناطق همواره با بروز برخی آسیب‌های اجتماعی همراه بوده‌است. مدیر کل دفتر توانمندسازی و ساماندهی سکونت‌گاه‌های غیررسمی کشور با بیان اینکه ساماندهی این پدیده نیازمند برنامه‌ریزی و مدیریت صحیح است، افزود: اسکان غیررسمی و حاشیه‌نشینی پدیده‌های عمده و ناپایدار کننده توسعه شهری بوده و به یکی از چالش‌های عمده‌تبدیل شده‌اند. مصطفایی با بیان اینکه بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته در دنیا با این پدیده مواجه هستند، افزود: احداث چنین سکونت‌گاه‌هایی در مجاورت شهرها دستگاه‌های خدمات، رسان را ملزم به ارائه خدمات شهری می‌کند. اما چون دستگاه‌هایی نظیر شهرداری‌ها ظرفیت ارائه خدمات به چنین جمعیتی را ندارند

مشکلات خاصی وجود می‌آید. بر این اساس آنچه باید در بحث ساماندهی سکونت‌گاه‌های غیررسمی و حاشیه‌نشینی مورد توجه قرار گیرد توسعه روستایی است که توجه مسئولان جایگزین قانون فعلی شهرداری‌ها خواهد شد. خبر داد. علی توپور افزود: ورود دولت به عرصه تدوین لایحه مدیریت شهری، اقدامی شجاعانه‌است. با این حال تدوین چنین قانون‌های جامعی حسارت بیشتری می‌طلبد و لایحه مدیریت شهری در جلسات کمیسیون تخصصی مربوطه روند بررسی را طی می‌کند و تاکنون چهار جلسه تخصصی ویژه

آن برطرف شود.