

انجم شعاع کارشناس ترافیک مطرح کرد

روی طرح‌های ترافیک اجماع مسؤلانه نمی‌بینم

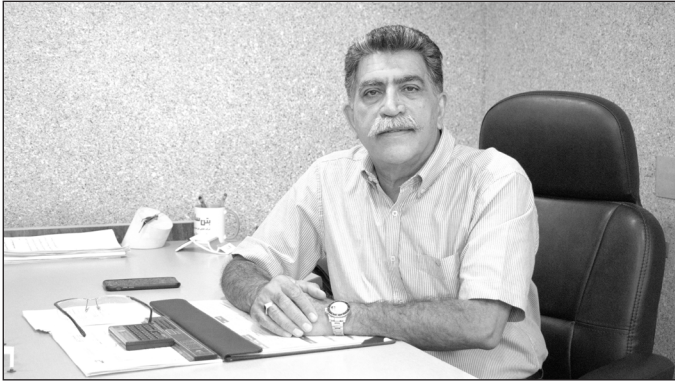
❖ با ساخت تقاطع غیرهمسطح در سه‌راهی شرف‌آباد هیچ فاجعه‌ای رخ نمی‌دهد

❖ شورای ترافیک ۱۱ بار مصوب کرد که طرح میدان بیرم‌آباد اجرا شود

❖ برای نصب چراغ فرماندهی در میدان بیرم‌آباد ابتدا باید اصلاح هندسی صورت گیرد

❖ مشکل میدان آزادی با نصب چراغ فرماندهی حل می‌شد

❖ اسما پورزنگی آبادی:



اشتباه است، اگر تقاطع غیرهمسطح هم ساخته شود که وضعیت برای اورژانس بدتر هم خواهد شد. قرار شد زمینی به اورژانس داده شود تا ایستگاه دیگری بسازند.

پس اینکه برخی کارشناسان می‌گویند راه‌حل میدان بیرم‌آباد فقط نصب چراغ است را کاملاً درست نمی‌دانید.

اینجا یک میدان نرمال نیست و پنج ورودی و شش خروجی با زوایای متفاوت دارد. برای اینکه چراغ فرماندهی نصب شود، ابتدا باید اصلاح هندسی میدان صورت گیرد.

و عقب‌نشینی شهرداری را هم درست نمی‌دانید و معتقدید باید طرح را ادامه می‌دادند. درست می‌گوییم؟

تا جایی که اطلاع دارم، شهرداری عقب‌نشینی نکرده است.

اما طرح را متوقف کردند.

آن‌طور که شنیدم علت توقف طرح این است که تالیسات برق فشار قوی در جنوب غرب میدان وجود دارد که باید برداشته شود و وقتی مشکل اورژانس هم حل شد، یک راستگرد از کمربندی به جاده ماهان وصل و بقیه تقابل عرض انجام می‌شود.

یکی دیگر از نقاطی که در شهر بلاتکلیف مانده، سه‌راهی شرف‌آباد است. برخی کارشناسان معتقدند اگر غیرهمسطح در این سه‌راهی ساخته شود، فاجعه پیش می‌آید و غیرهمسطح‌سازی در انتهای خیابان ۲۴ آذر اولویت بالاتری دارد. شما این را قبول دارید؟

طبق طرح تفصیلی شهر برای انتهای ۲۴ آذر تقاطع غیرهمسطح باید داشته باشیم اما در حال حاضر، ادامه این خیابان به سمت شمال بن‌بست است؛ یعنی ادامه خیابانی نداریم که بخواهیم غیرهمسطح بسازیم.

درباره ساخت تقاطع غیرهمسطح در سه‌راهی شرف‌آباد برخی کارشناسان معتقدند که چون روگذرهای خورشید و کوثر را در فاصله نزدیک به این سه‌راهی داریم.

اول اینکه فاصله پل کوثر تا سه‌راه شرف‌آباد زیاد است، درباره پل خورشید هم می‌گویند فاصله موردنظر آیین‌نامه تامین نمی‌شود؛ باید بگوییم که خیلی از اقدامات ما با آیین‌نامه همخوانی ندارد و نمی‌توان این محدوده را با چهارراه فرهنگیان و سه‌راهی معلم مقایسه کرد.

ادامه در صفحه ۶

و مرج را برطرف می‌کند.

چراغ راهنمایی ۱۰ فایده ولی یک عیب دارد و آن اینکه باعث تاخیر می‌شود؛ اما الان با مثالی که طرح کردم، به این جمع‌بندی رسیدیم که این عیب خسارت‌بار نیست و اگر چراغ نباشد، خیلی عبور و مرور دشوار می‌شود. در بیرم‌آباد هم، مشابه این اتفاق افتاده است. تقابل عرض سواره‌رو، باعث می‌شود در ساعاتی از روز تراکم و تاخیر داشته باشیم؛ چه ایرادی دارد؟ بهتر از این است که کشته و تصادف داشته باشیم. اگر چراغ فرماندهی نصب شود، تاخیرها بیشتر هم می‌شود. چه ایرادی دارد؟

برخی می‌گویند به جای این طرح، در میدان بیرم‌آباد تقاطع غیرهمسطح ساخته شود؛ این دوستان نباید فراموش کنند که میدان بیرم‌آباد ۱۱ ورودی و خروجی دارد و غیرهمسطح معمولی جواب نمی‌دهد. در میانه میدان فضای سبز داریم که به راحتی نمی‌توانیم آن را حذف کنیم، از طرفی، در مجاورت میدان، باغ تاریخی بیرم‌آباد را داریم که ضوابط میراثی اجازه نمی‌دهد این غیرهمسطح ارتفاع داشته باشد، به دلیل وجود رواناب‌های ناشی از بارندگی و آب‌های زیرسطحی، ساخت زیرگذر هم ممکن نیست. اینجا به یک پل چندجهتی نیاز است که بسیار تا بسیار هزینه‌بر است. اگر هم قصد ساخت آن باشد، ابتدا باید طرح جامع ترافیک آن را تایید کند. این طرح، دو سال دیگر آماده می‌شود، بعد هم شاید سه سال نیاز باشد تا طراحی و اجرای آن انجام شود؛ البته همه این اقدامات منوط به آن است که شهرداری بتواند بودجه ساخت آن را تامین کند. پس ببینید، تقابل عرض میدان بهترین کاری است که کارشناسان ترافیک ۱۱ مرتبه مصوب کردند تا انجام شود ولی شهرداری آن را اجرا نمی‌کند. در صورتی که وقتی طرحی مصوبه دارد باید اجرا شود؛ شورای تامین و شورای شهر باید پای کار بیایند و طرح را اجرا کنند. در ضمن، الان کارگاه حفاری‌های پروژه فاضلاب هم در حاشیه میدان فعال است که وقتی جمع شود، طرح اصلاح هندسی خیلی بهتر از این هم جواب می‌دهد.

آقای مهندس، می‌گویید تاخیر ناشی از طرح اصلاح هندسی در میدان بیرم‌آباد ایرادی ندارد. اما در زمان اجرای پروژه، رئیس اورژانس ۱۱۵ انتقاد کرد که آمبولانس‌ها در ترافیک میدان معطل شده‌اند. پای جان آدم‌ها وسط است. چه‌طور می‌گویید تاخیر ایرادی ندارد؟ دوستان اورژانس به شورای ترافیک آمدند و آنجا گفته شد که انتخاب محل برای ایستگاه اورژانس اشتباه بوده است. وقتی محل استقرار

جمعیت و ... به میدان شهری با پنج ورودی و شش خروجی تبدیل شد. این میدان با مشکلاتی مواجه بود. پلیس صورت مسئله را تعریف کرد و گفت: در این میدان مشکلاتی دارم. پرسیده شد: مشکلات از نوع ظرفیتی است یا ایمنی؟ پلیس گفت که در این میدان، مشکل ایمنی وجود دارد و تعداد تصادفات و مصدومین و تلفات آن بالاست. کارشناسان ترافیک شهرداری بررسی کردند که برای رفع این مشکل چه باید کرد؟ بعد از آماربرداری و نقشه‌برداری و بررسی میدانی، اولین راهکار این شد که چه اصلاح هندسی انجام دهیم تا مشکل میدان بیرم‌آباد حل شود؟ گزینه‌های مختلفی مطرح شد و در نهایت، با توجه به

آمار و ارقام به این نتیجه رسیدند که چون عرض میدان بسیار زیاد است و از آن‌جایی که در میانه آن نیز فضای سبز وجود دارد که عابران پیاده را جذب می‌کند؛ بهتر است عرض مسیر سواره کاهش یابد. آمار و ارقام نشان داد که به پنج خط در اطراف میدان نیاز است. در نتیجه، براساس آن، باید میدان را به همین نسبت کوچک کرد تا تصادفات کم شود. ضمن اینکه با کم کردن عرض، عابران پیاده هم راحت‌تر وارد فضای سبز میدانی می‌شوند. این، اولین اقدامی است که مهندسان ترافیک پیشنهاد می‌کنند و اگر جواب ندهد، برخی می‌گویند چراغ فرماندهی نصب شود. برخی کارشناسان می‌گویند که چرا برای حل مشکل میدان، چراغ فرماندهی نصب نمی‌کنید؟ برای اینکه چراغ نصب شود ابتدا باید اصلاح هندسی صورت گیرد. مشکل میدان آزادی با نصب چراغ فرماندهی حل می‌شد و نیازی به تقاطع غیرهمسطح نبود چون میدان جمع‌شده بود. در بیرم‌آباد اما ابتدا باید عرض مسیر کم و سپس، چراغ نصب شود. این طرح، براساس آمار و ارقام و توسط کارشناسان ترافیک ارائه شده و شورای ترافیک استان ۱۱ بار مصوب می‌کند که این طرح باید اجرا شود؛ این‌طور نبوده که کسی به‌طور اتفاقی این پیشنهاد را داده باشد بلکه گروهی از کارشناسان دولتی و غیردولتی به این طرح رسیده‌اند. در مهندسی ترافیک، مطالعات قبل و بعد طرح را داریم. اگر همین الان از پلیس سوال کنید که آیا در همان محدوده کوچکی از میدان که اصلاح هندسی انجام شده، با کاهش تصادفات مواجهیم یا خیر؟ پاسخ می‌دهد: هم کاهش تصادفات را داشتیم و هم شدت برخوردها کم‌تر شده است. برخی انتقاد داشتند که چرا به جای مسیر سواره، قطر فضای سبز میدانی را افزایش ندادید؟ اگر به این صورت عمل می‌شد، راستگردها قابل اجرا نبود. مهندسی ترافیک مثل سایر رشته‌های مهندسی است و مباحثی دارد و براساس آمار و ارقام عمل می‌کند. بعد از اینکه طرح شروع شد، یکی دیگر از انتقادات این بود که در ساعاتی از روز در میدان تراکم داریم که باعث تاخیر می‌شود. با ذکر یک مثال، از این منتقدان سوالی دارم: فرض کنید چهارراهی داریم که چراغ فرماندهی در آن نصب نشده است. در این صورت، با هرج و مرج مواجه می‌شویم، خودروها به هم می‌رسند یا به هم برخورد می‌کنند و گروه‌ای ایجاد می‌شود که باز شدن آن ساعت‌ها طول می‌کشد. حالا در این چهارراه، چراغ فرماندهی نصب می‌شود تا عبور و مرور تسهیل و ایمن شود. آیا این را قبول دارید؟

بله. مشخص است که نصب چراغ هرج طی می‌کنیم. باید ببینیم داده‌های ما چه هستند؟ یک شبکه (از معابر) در شهر وجود دارد و داریم به سوی تراکم بیش‌تر در ساعات بیش‌تری از روز می‌رویم؛ اگر این را حاد شدن ترافیک معنی کنیم، بله، این ادعا درست است اما اجتناب‌ناپذیر هم هست.

وضعیت تراکم ترافیک در مسیرهای مختلف متفاوت است. مثلاً خیابان شریعتی و بخشی از بلوار جهاد و خیابان خواجه ترافیک زیادی دارند. عمده دلایلی که موجب این شرایط شده را چه می‌دانید؟

این وضعیت، به شبکه شهر برمی‌گردد که به ما به ارث رسیده است. در این شبکه، کاربری‌ها بر خلاف آنچه که مطابق نقشه‌های تفصیلی شهر باید انجام می‌شده، تغییر یافته است. کاربری‌های مسکونی و تجاری و پزشکی را در مناطقی متمرکز کرده‌اند که نباید می‌کردند. وقتی با نقشه تفصیلی شهر بازی می‌کنیم و کاربری‌ها را تغییر می‌دهیم، وقتی تراکم و ارتفاع را می‌فروشیم و در کوچه‌ها مثلاً هفت، هشت متری، مجوز ساخت آپارتمان شش، هفت طبقه می‌دهیم؛ عرض خیابان را که بیش‌تر نکرده‌ایم و نباید هم می‌کردیم؛ این باعث شده که در شهر شاهد شرایطی باشیم که شما به آن اشاره کردید. به عنوان مثال، کاربری‌ها در سرتاسر خیابان خواجه تجاری است که جذب سفر دارد، باید برای آن پارکینگ در نظر گرفته می‌شد ولی در طول این سال‌ها فکری برای پارکینگ آن نکرده‌ایم؛ یا در بلوار جهاد پزشکان متمرکز شده‌اند و همین مشکل نبود و کمبود پارکینگ وجود دارد. با چنین اقداماتی است که ترافیک به وضعیت فعلی درآمده است.

در این دوره از مدیریت شهری، طرحی برای ساماندهی ترافیکی میدان بیرم‌آباد شروع شد که بعد از مدتی، در پی انتقادات کارشناسان و اعتراضات مردم متوقف شد. نظر شما درباره اتفاقاتی که در این میدان رخ داد چیست؟

یکی از اتفاقاتی که در حال حاضر در شهر کرمان می‌افتد که در زمانی ما مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک را داشتیم نبود؛ این است که ما عزم جزم و خرد جمعی برای انجام طرح‌های ترافیکی داشتیم. بدین صورت که شهردار و شورای شهر و فرماندار و فرمانده نیروی انتظامی و فرمانده پلیس راهور و استانداری همه پای کار بودند تا یک طرح ترافیکی انجام شود؛ در دوره فعلی اما این شرایط وجود ندارد. ما آن زمان از فرمانده نیروی انتظامی کمک می‌گرفتیم تا کاری انجام شود یا گاهی لازم می‌شد برای اجرای طرحی، از استاندار حکم حکومتی می‌گرفتیم؛ مثلاً در چهارراه فرهنگیان، گاهی از شورای تامین برای اجرای طرح‌های ترافیکی کمک می‌گرفتیم و همه تاکید داشتند ترافیک باید در اولویت باشد و همه کمک کنند اما الان این شرایط وجود ندارد. مدیریت شهری و شورای شهر و تصمیماتی که در شورای ترافیک استان گرفته می‌شود، هیچ‌کدام یکدیگر را حمایت نمی‌کند و این شرایط بدی است و نتیجه‌اش می‌شود اینکه یک طرح ترافیکی نیمه‌کاره می‌ماند. بیرم‌آباد یک میدان برون‌شهری بود که به دلایلی از جمله تغییر کاربری و رشد

حدود یک ماه پیش بود که چناریان عضو شورای شهر کرمان درباره اینکه ترافیک شهر دارد به سمت حاد شدن می‌رود، ابراز نگرانی کرد.

در گفت‌وگویی که هفته گذشته در استقامت منتشر شد، مهندس احمدی کارشناس ترافیک که طی سال‌های ۹۴ تا ۹۹ به‌عنوان کارشناس ارشد ترافیک شهرداری کرمان مسئولیت داشته است، حاد شدن ترافیک را شرایطی توصیف کرد که تهران دارد و گفت که وضع ما حاد نیست اما هشدار داد که داریم به سمت تراکم بیش‌تر و شلوغی بیش‌تر و سطح سرویس کم‌تر می‌رویم. او با نقد برخی اقدامات شهرداری در حوزه ترافیک، مخالفت صریح خود با غیرهمسطح‌سازی در سه‌راهی شرف‌آباد را اعلام و اظهار کرد که راه‌حل مشکلات میدان بیرم‌آباد نیز فقط و فقط نصب چراغ فرماندهی است.

در گفت‌وگویی که در ادامه می‌خوانید، از مهندس محمدحسین انجم‌شعاع - معاون پیشین حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری، تنها کارشناس ترافیک نظام مهندسی و عضو شورای ترافیک استان کرمان خواستم تا وضعیت ترافیک را ارزیابی کند.

او نیز تایید کرد که داریم به سوی تراکم بیش‌تر در ساعات بیش‌تری از روز می‌رویم و گفت که اگر این شرایط را حاد شدن ترافیک معنی کنیم، این ادعا درست است اما اجتناب‌ناپذیر هم هست.

از این مدرس دانشگاه، درباره برخی مسائل دیگر شهر نیز پرسیدم که پاسخ‌های او در ادامه می‌آید. متن کامل این گفت‌وگو را در پایگاه خبری فردای کرمان به نشانی fardayekerman.ir بخوانید.

آقای مهندس، شما وضعیت ترافیک شهر کرمان را چه‌طور می‌بینید؟ آیا آنچه که آقای چناریان گفتند مبنی بر اینکه ترافیک دارد به سمت حاد شدن می‌رود را تایید می‌کنید؟

کارشناسان، ترافیک را پویایی شهر می‌بینند و از این منظر، شهری که ترافیک دارد یعنی پویا و زنده است اما آنچه که نمی‌پسندیم تراکم در شهر است که این هم، اجتناب‌ناپذیر است؛ چون تغییر کاربری‌ها، رشد جمعیت و افزایش خودروها وجود دارد و همین عوامل، تراکم را بالا می‌برد بنابراین، همیشه آن را خواهیم داشت. الان در ساعات اوج، تراکم را داریم و ممکن است در آینده، در ساعات بیش‌تری چنین شرایطی را داشته باشیم؛ این، ایرادی ندارد و تمام شهرهای بزرگ دنیا نیز، چنین شرایطی دارند اما آیا برای تسهیل عبور و مرور در حال حاضر و برای آینده، اقدامات لازم و اصولی را انجام می‌دهیم؟ یا مسیرها را ایمن می‌کنیم تا تعداد تصادفات و فوتی‌ها را کاهش دهیم؟ پاسخ به این دست از سوالات است که تفاوت ایجاد می‌کند.

قبول دارید ترافیک دارد به سمت حاد شدن می‌رود؟ یا کرمان دارد روندی طبیعی را طی می‌کند؟ می‌خواهم بدانم آیا شرایط به گونه‌ای است که ما ناگهان با وضعیتی انفجاری مواجه می‌شویم یا نه؛ مسیر نرمالی را داریم طی می‌کنیم؟ به نظر من، داریم مسیری طبیعی را