

در کمیسیون عمران شورای شهر کرمان باز هم بحث و گفت‌وگو شد؛

معضل عبور از سهراهی شرف آباد!



وی تاکید کرد که در هر صورت، تکلیف انتهای ۲۴ آذر باید مشخص شود.

زیرگذر یا روگذر

در ادامه این نشست، دکتر محمود صفارزاده عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس و مشاور طرح جدید حمل‌ونقل و ترافیک شهر کرمان در تماشای تصویری با حضاران در جلسه در بخشی از سخنان خود گفت: «بنده با راه‌حل دوربرگردان به صورت همسطح آن هم وقتی نتوانیم آن را با عرض زیاد و به‌صورت پروانه‌ای اجرا کنیم، موافق نیستیم».

صفارزاده گفت: «اینجا یا می‌توان نقشه کوچک و ساده شده طراحی پل باشد یا زیرگذر ساده شرق به غرب اجرا شود که ارزان‌تر هم می‌شود».

وی اضافه کرد: «ساخت روگذر هم می‌تواند یک گزینه جدی باشد».

روگذر بهترین راه‌حل

رامین ارجمند کرمانی معمار و عضو دوره پنجم شورای شهر کرمان گفت: «حتماً بهترین راه‌حل غیرهمسطح‌سازی است و از این طرح دفاع می‌کنم. شاید ایده‌های بهتری هم باشد ولی براساس گذر زمان باید تصمیم بگیریم. هرچه زمان می‌گذرد، هزینه پروژه نیز در حال افزایش است. باید به سرعت وارد عمل شد و مشکل را حل و فصل کرد».

وی در بخش دیگری از سخنان خود، درباره تعیین تکلیف غیرهمسطح‌سازی در انتهای خیابان ۲۴ آذر گفت: «بنده مشاور طرح تفصیلی کرمان بودم؛ طرح ۲۴ آذر بلندمدت است و از اواخر دهه شصت و هفتاد و در زمان طراحی شهرک شهید رجایی این تقاطع دیده شده است».

وی تاکید کرد که طرح انتهای ۲۴ آذر طرحی بلندمدت از لحاظ توسعه شهری است و الان شاید احداث آن جوابگو نباشد.

اجرای سریع‌تر روگذر

در ادامه این جلسه، حسین چناریان رئیس کمیسیون بودجه شورای شهر کرمان با بیان اینکه بعد از حدود یک سال معطلی به همان نقطه‌ای رسیدیم که قبلاً بودیم، گفت: «اگر مقداری دوستان حوصله و دقت کرده بودند و به سوابق طرح‌های ارائه شده در سهراهی شرف‌آباد توجه شده بود، بهتر بود».

وی افزود: «طرح همسطح‌سازی در این سهراهی تا مرحله اجرا رفت و استناداری حتی برای آن مقداری اعتبار اختصاص داد اما اجرایی نشد. طرح غیرهمسطح‌سازی نیز کاملاً مطالعه شده بود».

وی با بیان اینکه درباره سهراهی شرف‌آباد مطالعات دقیقی در شورای پنجم انجام و همه ابعاد بررسی شده بود، اظهار کرد: «سهراهی شرف‌آباد نقطه‌ای بحرانی است و مردم خواهان رسیدگی به آن هستند. پیشنهادم این است که بیش از این آن را معطل نکنیم. همین طرح غیرهمسطح را با لحاظ جنبه‌های فنی و اقتصادی اجرا کنیم. معطلی بیش از این دارد خسارت ایجاد می‌کند و هزینه‌ها را بالا می‌برد».

درباره طرح‌های شرف‌آباد صحبت شده است. بنده اما توجه همه تصمیم‌گیرندگان را به این نکته جلب می‌کنم که با یک ناحیه جمعیتی بزرگ اعم از ساکنان ثابت (در مناطق و شهرک‌های نزدیک به سهراهی) و همچنین ساکنان زنگی‌آباد و شرف‌آباد و کاظم‌آباد و ... و جمعیت شاغل در کارگاه‌های صنعتی مواجهیم که مدام هم در حال توسعه است، بنابراین، به‌دنبال راهکارهای موقتی و کوتاه‌مدت نباشیم».

وی افزود: «برای ساخت دوربرگردان غیرهمسطح ۳۰، ۴۰ میلیارد تومان فقط برای سازه آن نیاز است که به این رقم باید هزینه تملکات را هم اضافه کرد».

وی ادامه داد: «اگر هم دوربرگردان می‌خواهید اجرا کنید، تعریض همسطح خود محور و ایجاد دوربرگردان با شعاع مناسب می‌تواند جوابگو باشد».

میرحسینی با طرح این پرسش که چرا با ساخت دوربرگردان غیرهمسطح سازه‌ای را ایجاد می‌کنید که چهار، پنج سال بعد متروکه شود؟ اظهار کرد: «با توجه به اینکه اینجا مهم‌ترین نقطه اتصال محورهای برون‌شهری و جاده کمربندی و محور مرکزی شهر که خیابان جهاد است و عرض کافی و مناسبی دارد، بلندمدت درباره این تقاطع فکر کنید».

وی تاکید کرد که پیشنهادم اجرای طرح غیرهمسطح‌سازی به‌صورت کامل است. وی در پاسخ به کسانی که با اشاره به پل‌های کوثر و خورشید، می‌گویند آیین‌نامه اجازه ساخت روگذر در سهراهی شرف‌آباد را نمی‌دهد، گفت: «آیین‌نامه فقط توصیه می‌کند. خیلی به آن حساسیت نشان ندهید که سه پل در فاصله کمی از هم قرار می‌گیرند بلکه با توجه به ترافیک این محدوده ببینید چه گزینه‌ای جواب می‌دهد. ضمن اینکه آیین‌نامه آیه قرآن نیست».

اول تعیین تکلیف انتهای ۲۴ آذر

در ادامه این نشست دکتر وحید خلیفه عضو هیات علمی گروه مهندسی عمران دانشگاه صنعتی سیرجان نیز گفت: «بحث اصلی که در سهراهی شرف‌آباد داشتیم و چند جلسه برای آن برگزار شد، این بود که در فاصله‌های خیلی کوتاه، چندین تقاطع غیرهمسطح داریم. این آیا لزوماً به نفع شهر است یا به ضرر؟ باید در شهرداری و شورای شهر در این‌باره تصمیم‌گیری شود که آیا می‌خواهیم در انتهای خیابان ۲۴ آذر غیرهمسطح بسازیم یا نه؟ اگر همه مسائل این محدوده را در کنار هم ببینیم، در این صورت نگاه شبکه‌ای داریم. نگاه فعلی اما موضعی است».

وی با بیان اینکه اگر تقاطع غیرهمسطح انتهای ۲۴ آذر هم مدنظر قرار گیرد، کل شبکه دیده شده است، افزود: «نکته بعدی اینکه در این گزینه (دوربرگردان غیرهمسطح) ایرادی که وجود دارد، گردش به چپ‌های بزرگراه به سمت شرف‌آباد است که باید در تقاطع انتهای خورشید انجام شود. این یعنی ما قبول کردیم چنین تصمیمی را که بخشی از ترافیک که ۱۱ درصد ترافیک آنجاست را به پل انتهای خورشید منتقل کنیم. اگر این را قبول کنیم، پس ۲۴ آذر را هم می‌توانیم قبول کنیم».

گردش به چپ که چیزی در حدود ۲۵ درصد حجم کل حرکات تقاطع را به خود اختصاص می‌دهد یکی از اصلی‌ترین دلایل ایجاد ترافیک و صف طولانی خودروها در این تقاطع است».

وی اظهار کرد: «حرکت‌های مستقیم هم کاملاً قابل مشاهده است و حدود ۲۸۰۰ وسیله در ساعت در جهت حرکت از غرب به شرق داریم و حدود ۲۴۰۰ وسیله حرکت از شرق به غرب در کمربندی وجود دارد».

داور اضافه کرد: «ترددشماری در سال ۹۵ انجام شده و با طرح جامع تطبیق داده شده است».

وی تصریح کرد: «حجم ترافیک قابل ملاحظه‌ای در حرکت‌های گردش‌ی و مستقیم در کمربندی داریم».

نماینده مشاور گارنو سپس گفت: «در شورای پنجم این گزینه برای ساخت تقاطع غیرهمسطح مصوب شد که جهت گردش به چپ از سمت شرف‌آباد به شرق با یک رابط جهتی انجام می‌شد، حرکت گردش به چپ از پل کوثر به شرف‌آباد توسط لوپ داخلی صورت می‌گرفت، حرکت‌های مستقیم کمربندی بدون تغییر سطح انجام می‌شد و لوپ ۱۸۰ درجه‌ای حرکت گردش به سمت چپ از شرق به سمت بلوار جهاد و خیابان‌های سمت جنوب کمربندی را تأمین می‌کرد».

وی با اشاره به توقف اجرای این طرح در دوره ششم شورای شهر افزود: «گزینه‌های متفاوتی در این یک سال توقف طرح مطرح شد؛ یکی این بود که دوربرگردان غیرهمسطح احداث کنیم؛ یعنی وقتی از تقاطع شرف‌آباد خارج می‌شویم، در یک فاصله ۵۰۰ متری، دوربرگردان غیرهمسطح شبیه آنچه که نزدیک بلوار جهاد داریم ایجاد کنیم و حرکت گردش‌ی انجام شده و به سمت شرق حرکت ادامه یابد و همچنین، حرکت از سمت پل کوثر را به لوپ‌های پل خورشید منتقل کنیم و در نهایت وارد سهراهی شرف‌آباد شویم».

وی توضیح داد: «اما این طرح چند ایراد اساسی دارد و در مطالعات ما هم جزو اولین گزینه‌هایی بود که رد شد؛ ایراد مهم این است که ظرفیت دوربرگردان‌ها بسیار محدود است و حداکثر به ۱۰۰۰ وسیله نقلیه در ساعت می‌رسد در حالی که ترافیکی با حدود ۲۴۰۰ وسیله نقلیه در ساعت در این مسیر داریم. از طرفی، با اجرای این طرح، حرکت گردش به چپ به روی لوپ‌های پل خورشید منتقل می‌شود در حالی که این لوپ‌ها همین الان در برخی ساعات روز از لحاظ ترافیکی وضعیت مطلوبی ندارد و اضافه شدن بار ترافیکی ۲ هزار وسیله از غرب به روی لوپ‌ها، ممکن است در آینده‌ای نزدیک مشکل‌ساز شود. کمالاتی که محدودیت‌های ساختاری مثل نزدیکی به دکل‌های برق فشار قوی را هم داریم و چون کندرو را نمی‌خواهیم قطع کنیم نیاز به تملک نیز وجود دارد و در نتیجه، اجرای این طرح گزینه خیلی ارزانی نخواهد بود و حدود ۳۵ تا ۴۰ میلیارد تومان در برآورد اولیه برای آن، بدون هزینه تملکات نیاز بود».

وی تاکید کرد که این طرح از لحاظ ترافیکی گزینه مناسبی نیست و بسیار کوتاه‌مدت خواهد بود. وی سپس گفت: «گزینه دیگر، غیرهمسطح‌سازی به صورت مرحله‌ای است که در یک مرحله، فقط حرکت رابط از شرف‌آباد به شهر را اجرا کنیم و لوپ‌سازی نداشته باشیم و از این طریق، صرفه‌جویی در پل‌سازی داشته باشیم و در آینده، لوپ احداث شود».

وی اظهار کرد: «حدود ۴۵ درصد از پل‌سازی و ۲۵ درصد کار زیرسازی با این گزینه کم می‌شود».

نه به راهکارهای موقتی

در بخش دیگری از این جلسه، مهندس محمد میرحسینی، دارای مدرک کارشناسی ارشد در رشته مهندسی عمران، گرایش برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و ترافیک گفت: «بارها

گروه جامعه: طرفداران ساخت تقاطع غیرهمسطح در سهراهی شرف‌آباد کرمان همچنان نتوانسته‌اند حرف خود را بر کرسی بنشانند چرا که صدای مخالفان روگذرسازی بلند است و شورای شهر هم نشان داده که حاضر نیست به این سادگی، هشدارهای مخالفان را نادیده بگیرد و هزینه‌های یک سعی و خطای ترافیکی دیگر را به شهر و مردمانش تحمیل کند. در این راستا، کمیسیون عمران شورا برای دومین بار در سال جاری، جلسه‌ای کارشناسی با موضوع این سهراهی پرسشگزار کرد و با پخش زنده برنامه، امکان حضور همه شهروندان در این نشست را فراهم ساخت.

این‌بار اما برخلاف جلسه گذشته که اردیبهشت‌ماه برگزار شده بود و بیش‌تر شهروندان و معماران در آن شرکت داشتند، وزن حضور کارشناسان ترافیک سنگین‌تر بود. با این وجود، عدم اجماع کارشناسان و همچنین انتقادات امینی‌زاده و بابایی؛ دو عضو شورای دوره ششم شهر که صراحتاً نسبت به تکرار خطای زیرگذر آزادی در این نقطه هشدار دادند، موافقان روگذرسازی به عقب رانده شده و تاکید سهراهی انجام شود.

در دیدگاه شهروندان که شورای شهر کرمان روگذرسازی در این سهراهی را متوقف کرد، انجام مطالعات بیشتر تا مورد تاکید قرار داده بود.

تاکنون، برای این سهراهی راهکارهایی از جمله ساخت روگذر، اصلاح هندسی به‌صورت همسطح و ایجاد دوربرگردان غیرهمسطح پیشنهاد شده است.

به گزارش خبرنگار استقامت، نشست فوق‌العاده کمیسیون عمران و شهرداری شورای شهر کرمان با موضوع بررسی سهراهی شرف‌آباد و سهراهی سیلو شامگاه شبیه ۱۹ آذرماه برگزار شد.

در ابتدای این نشست، منصور ایرانمنش رئیس این کمیسیون با اشاره به سابقه اتفاقاتی که درباره سهراهی شرف‌آباد رخ داده است گفت: «در شورای دوره پنجم طرحی برای ساخت روگذر در این نقطه مصوب شد و قرار بود اجرا شود ولی در دوره ششم برخی کارشناسان معتقد بودند که آن طرح، نیاز به بررسی بیشتر تری دارد و تصمیم بر این شد طرح مسکوت بماند و بیش‌تر بررسی شود».

وی افزود: «متعاقب این تصمیم، شهرداری سناریوهای مختلفی را پیشنهاد داده بود و در جلسات مورد بررسی قرار گرفت و قرار شد در این جلسه، جمع‌بندی از طرح‌هایی که ارائه شده داشته باشیم».

دفاع مشاور از غیرهمسطح‌سازی

سپس، مهندس داور، نماینده شرکت مهندسی مشاور گارنو درباره مطالعاتی که انجام داده‌اند و نتایج آن، توضیحاتی داد.

وی گفت: «مطالعات مرحله اول تقاطع شرف‌آباد در سال ۹۹ شروع شد و تا سال ۱۴۰۰ به طول انجامید. در شورای قبل و شورای فعلی، در چندین جلسه مباحث کلی و جزئیات طرح ارائه شد و بسیار مورد تامل نظر قرار گرفت».

وی سپس اظهار کرد: «تقاطع غیرهمسطح شرف‌آباد سه رویکرد اصلی دارد: یکی کمربندی است که شاخه‌ای از میدان کوثر تا سهراهی شرف‌آباد امتداد پیدا می‌کند. دیگری شاخه شرف‌آباد به‌عنوان یکی از راه‌های منتهی به تقاطع است و شاخه بعدی از این تقاطع به سمت پل خورشید می‌رود».

وی با بیان اینکه مشکل اساسی در این تقاطع حجم گردش به چپ‌هایی است که در آن وجود دارد، ادامه داد: «طبق آماری که داریم، گردش به چپ از سمت پل کوثر به شرف‌آباد در ساعات اوج حدود ۲ هزار وسیله نقلیه است و گردش به چپ از شرف‌آباد به سمت پل خورشید ۲۴۰۰ وسیله نقلیه در ساعت است».

وی افزود: «حجم قابل توجهی از حرکت‌های

تاکید بر مطالعات بیشتر

محمد امینی‌زاده رئیس کمیسیون حقوقی و نظارت شورای شهر کرمان نیز گفت: «من هم معتمد بعد از هفت ماه به سر جای اول برگشتم ولی آن زمان هم مطالعه جدی و کاملی انجام نشده بود و الان هم مشکل ما همان است».

وی افزود: «باید مطالعه و بررسی می‌کردیم و می‌گفتیم مثلاً پنج گزینه داریم و تقاطع غیرهمسطح بهترین آن است. چنین مطالعاتی وجود دارد؛ اگر در دوره قبل شورا چنین مطالعاتی انجام شده، آن را ارائه کنید».

وی ادامه داد: «به نظر من، دوستان شهرداری در این هفت ماه کوتاهی کردند و مطالعه‌ای نکردند؛ شاید هم منتظر طرح جامع ترافیک بودند».

وی گفت: «این طرح (روگذر) مخالفان جدی داشته و الان هم شرایط و این طرح هیچ فرقی نکرده است. آیا گزینه‌های متعددی وجود دارد که از بین آن انتخاب کنیم؟»

وی بیان کرد: «نباید اینجا هم مثل میدان آزادی بشود که بعد از هزینه میلیاردها تومان و ساخت زیرگذر، حالا شورای ترافیک تاکید دارد برای حل مشکل، چراغ قرمز بگذاریم».

تکرار اشتباهات

محمود بابایی رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای شهر کرمان هم گفت: «در جلسه قبل با کارشناسان، همین طرح با همین اطلاعات ارائه شد و افرادی از جمله دکتر افضل‌ی، دکتر ندیمی و خانم دکتر فدایی‌قطبی به شدت با این پل روگذر مخالف بودند و دلایلی منطقی آوردند و حضاران تقریباً قانع شدند».

وی افزود: «شهروندان موافق این نیستند که شرف‌آباد باید به شهر وصل شود».

وی ادامه داد: «نکته جدی دیگر اینکه دقیقاً اشتباهی که در آزادی رخ داد، اینجا دارد تکرار می‌شود. آنجا هم گارنو مشاور بود، نمی‌خواهم بگویم تقصیر گارنو بود ولی در طرحی که دادند، ورودی‌ها به میدان همه یکسان دیده شد، در حالی که در خیابان‌های شریعتی و بلوار جمهوری و جاده تهران مشکل داشتیم و باید حل می‌شد اما جهت زیرگذر را طوری در نظر گرفتند که مشکل استقلال و بهمنیار حل ولی مشکل آن ورودی‌ها دو، سه برابره شد».

وی اظهار کرد: «می‌خواهیم در سهراهی شرف‌آباد طرحی اجرا شود که در کمربندی رفت‌وآمد تسهیل شود ولی الان می‌گویند باید شرف‌آباد به انتهای بلوار جهاد وصل شود. اشتباه میدان آزادی در اینجا دار تکرار می‌شود در حالی که کمربندی الان قفل است. هر طرحی این قفل را باز کند برای ما باید اولویت داشته باشد. چرا باید شرف‌آباد به شهر وصل شود؟»

در ادامه این جلسه، محمدرضا نیکویی معاون حمل‌ونقل و امور زیربنایی شهردار کرمان در بخشی از سخنان خود اظهار کرد: «چهار مشاور قوی کرمانی و غیرکرمانی برای احداث هفت تقاطع غیرهمسطح در رینگ شهر گرفتیم. وقتی گارنو طرح شرف‌آباد را ارائه کرد، از مشاور قرارگاه خاتم هم کمک گرفتیم. دکتر صفارزاده هم به عنوان عامل چهارم تمام طرح‌های رینگ شهر را کنترل کرد».

وی با بیان اینکه سه مشاور درباره یک تقاطع نظر داده و همه گفتند تقاطع غیرهمسطح باید احداث شود، افزود: «درباره تقاطع غیرهمسطح انتهای ۲۴ آذر باید بگویم که اگر انجام شود به تقاطعی بن‌بست تبدیل می‌شود زیرا تملکات آن چندین برابر چند تقاطع غیرهمسطح هزینه نیاز دارد که فعلاً قابل تأمین نیست. براساس این شرایط، سراغ غیرهمسطح‌سازی در شرف‌آباد رفتیم».

در پایان اظهارات اعضای جلسه، منصور ایرانمنش رئیس کمیسیون عمران و شهرداری اعلام کرد: «برای سهراهی شرف‌آباد سناریوهای بیش‌تری ارائه و مطالعات کامل شود».