

۷ شهری که در آستانه اجرای طرح ممنوعیت تردد اتومبیل هستند

برنامه ریزان شهری در نهایت به این نتیجه رسیده‌اند که خیابان‌ها را بایستی برای عابران پیاده طراحی کرد، نه قطعات فلزی بزرگی که عامل مرگ و میر انسان‌ها هستند.



مادرید تا کنون ورود بخش اعظمی از ترافیک را به خیابان‌هایی معین از شهر ممنوع کرده و در ماه جاری نیز منطقه ممنوع برای ورود اتومبیل‌ها در این شهر بیشتر گسترش خواهد یافت.

پس از صدها سال زندگی در کنار اتومبیل‌ها، برخی از شهرها کم کم به این مهم پی می‌برند که اتومبیل جایگاهی منطقی در بافت زندگی شهری ندارد. این موضوع تنها به دود ماشین‌ها و ترافیک ایجاد شده توسط آنان مربوط نمی‌شود؛ حقیقت این است که استفاده از اتومبیل دیگر روشی راحت و مناسب برای دسترسی به نقاط مختلف در شهر نیست.

امروزه در لندن تردد خودروها با سرعتی کمتر از سرعت میانگین دوچرخه سواران (کالسکه‌هایی که توسط اسب کشیده می‌شوند) انجام می‌گردد. رانندگان و مسافران اتومبیل‌ها در لس آنجلس سالانه حدود ۹۰ ساعت را پشت ترافیک‌های سنگین تلف می‌کنند. همچنین مطالعه‌ای در بریتانیا نشان داده است رانندگان ۱۰۶ روز از سال را در جستجوی فضای پارک مناسب در شهر هستند.

امروزه تعداد رو به رشدی از شهرها اقدام به جلوگیری از ورود خودروها به خیابان‌ها و محله‌های معینی از شهر، با استفاده از ابزارهایی چون تعیین جریمه، طراحی مناسب‌تر، تعیین کاربری‌های جدید و یا حتی در شهری چون میلان با پرداخت پول به مردم برای اینکه خودروی خود را در خانه گذشته و از قطارهای شهری به جای آن استفاده کنند، کرده‌اند.

همان‌طور که انتظار می‌رود، این تغییرات در پایتخت کشورهای اروپایی که صدها و حتی هزاران سال پیش از اختراع اتومبیل ساخته شده‌اند، با سرعت بیشتری اتفاق می‌افتد. مسیر رهائی از اتومبیل در حومه‌های پراکنده شهرهای مختلف ایالات متحده که با طرح‌هایی مناسب برای رانندگی ساخته شده‌اند، به وضوح با چالش بیشتری روبرو است. (و در این میان برخی از شهرهای دوستدار اتومبیل مانند سیدنی استرالیا نیز

در جهتی عکس حرکت می‌کنند و با حذف فضاهای مربوط به عابران پیاده در مناطق مرکزی شهر، فضای عبور بیشتری برای اتومبیل‌ها فراهم می‌نمایند.

در ادامه به تعدادی از شهرهای پیشرو در اجرای طرح مناطق خالی از اتومبیل اشاره می‌شود.

مادرید:



مادرید هم اکنون از ورود حجم زیادی از ترافیک خودروها به خیابان‌هایی معین در شهر جلوگیری کرده و در ماه جاری نیز مناطق شامل این ممنوعیت را بیش از پیش گسترش خواهد داد. در این منطقه که دارای وسعت تقریبی ۱ مایل مربع است، ساکنان حق استفاده از اتومبیل‌هایشان را دارند، اما هر فرد دیگری که با خودرو وارد این منطقه شود، مجبور به پرداخت جریمه‌ای برابر با ۱۰۰ دلار خواهد بود. این یکی از گام‌هایی است که در راستای اجرایی کردن طرح تبدیل مرکز شهر مادرید به منطقه‌ای کاملاً مختص عابران پیاده در افق ۵ ساله، برداشته شده است. ۲۴ مورد از شلوغ‌ترین خیابان‌های شهر به منظور پیاده‌روی و نه رانندگی، مجدداً طراحی خواهند شد. همچنین پیش از تغییر طرح بندی خیابان‌ها در این شهر، از دیگر روش‌های بازدارنده اتومبیل نیز استفاده می‌شود: در حال حاضر اتومبیل‌هایی که بیش از سایرین منجر به آلودگی هوا می‌گردند، بایستی هزینه بیشتری برای برخورداری از جای پارک پرداخت نمایند.



سال پیش هنگامی که میزان دود و آلاینده‌های هوا در شهر پاریس به مقادیری بحرانی رسید، مسئولان شهر اقدام به اجرای ممنوعیت قسمتی برای خودروهای دارای پلاک زوج نمودند. این طرح منجر به کاهش ۳۰ درصدی آلاینده‌های هوا در برخی از مناطق گردید و اکنون مسئولان در صدد اعمال ممنوعیت دائم خودروها برای ورود به مناطق معینی از شهر هستند. هم اکنون رانندگانی که در مناطق مرکزی شهر ساکن نیستند، اجازه ندارند در روزهای آخر هفته وارد این مناطق شوند و این قانون ممکن است به زودی در کل ایام هفته نیز اعمال گردد.

شهردار پاریس قصد دارد تا سال ۲۰۲۰ طرح‌هایی چون دو برابر کردن خطوط دوچرخه سواری، ممنوعیت تردد خودروهای دیزلی و محدود کردن برخی از خیابان‌های بسیار شلوغ شهر با اختصاص آن‌ها به خودروهای الکتریکی و یا اتومبیل‌هایی که میزان تولید آلاینده توسط آنان بسیار کم است را عملی نماید. تعداد رانندگان در این شهر هم اکنون نیز در حال کاهش است. در سال ۲۰۱۰، ۴۰ درصد از مردم شهر پاریس اتومبیل شخصی نداشتند و امروزه این رقم به ۶۰ درصد افزایش یافته است.



این شهر جدید ماهواره‌ای که در جنوب غرب کشور چین طراحی شده، می‌تواند به عنوان الگویی برای مناطق مدرن حومه شهر محسوب گردد. به جای طراحی خیابان‌ها به نحوی که رانندگی در آن به یک ضرورت تبدیل شود، شهرها را طوری طراحی می‌نمایند که می‌توان پیاده به هر نقطه‌ای از شهر در عرض ۱۵ دقیقه دسترسی یافت.

این طرح‌ها که توسط Adrian Smith و Gordon Gill، معماران اهل شیکاگو طراحی شده، به طور کامل تردد خودروها را ممنوع نمی‌کند، بلکه وسایل نقلیه موتوری اجازه دارند تنها در نصف فضای جاده‌ها تردد نمایند. این شهر همچنین به‌وسیله سیستم حمل و نقل عمومی به شهر بزرگ‌تر و مجاور چنگدو متصل می‌گردد. در این شهر که پیش بینی می‌شود جمعیتی معادل با ۸۰,۰۰۰ نفر داشته باشد، اغلب مردم قادر خواهند بود فاصله میان خانه تا محل کارشان در مناطق محلی را پیاده طی نمایند. در آغاز انتظار می‌رفت این پروژه تا سال ۲۰۲۰ تکمیل گردد، اما این تاریخ ممکن است به تعویق بیفتد - چرا که پروژه به دلیل برخی مشکلات منطقه‌ای در حال حاضر متوقف شده است.



هرچند هامبورگ قصد ممنوع کردن ورود خودروها به مرکز شهر را ندارد (خبری که به اشتباه در برخی منابع نقل می‌شود)، اما با اجرای برنامه‌هایی گزینانه رانندگی نکردن را در نظر مردم آسان‌تر و مناسب‌تر می‌کند. یک «شبکه سبز» جدید که پیش بینی می‌شود طی ۱۵ تا ۲۰ سال آینده تکمیل گردد، تمامی پارک‌های این شهر را به هم متصل نموده و پیاده روی و دوچرخه سواری به تمام نقاط شهر را ممکن خواهد کرد. این شبکه، ۴۰ درصد از فضای شهر را به خود اختصاص خواهد داد. هامبورگ همچنین بخش‌هایی از منطقه مربوط به اتوبان A7 را که به شلوغی و ترافیک مشهور است، تبدیل به فضای سبز می‌کند - بدین ترتیب عابران پیاده‌ای که رفتن به سمت دیگر اتوبان برایشان دشوار بود، به‌زودی با امکانات جذاب‌تری برای عبور برخوردار خواهند بود.



هلسینکی در انتظار سیلی از جمعیت در چند دهه آینده است، اما هرچه افراد بیشتری به شهر بیایند، خودروهای کمتری اجازه تردد در خیابان‌های شهر را خواهند داشت. طبق برنامه جدید، شهر به‌گونه‌ای طراحی خواهد شد که مناطق وابسته به اتومبیل حومه شهر را به جوامعی متراکم و مناسب پیاده‌روی تبدیل کرده که با سیستم‌های سریع و سیر حمل و نقل عمومی به مرکز شهر متصل خواهند شد. مسئولان شهر همچنین یک سرویس جدید عرضه حمل و نقل متناسب با تقاضا فراهم می‌کنند که زندگی بدون اتومبیل شخصی را آسان‌تر می‌نماید. یک اپلیکیشن تحت آزمایش نیز به شهروندان اجازه می‌دهد در هر زمانی درخواست اشتراک دوچرخه، اتومبیل یا تاکسی داده و یا نزدیک‌ترین اتوبوس یا قطار شهری را پیدا کنند. مسئولان شهر امیدوارند در دهه آینده ساکنان شهر را به‌طور کامل از مالکیت خودرو بی‌نیاز کنند.



شهر پر دود میلان در حال آزمایش روشی نوین برای جلوگیری از ورود اتومبیل‌ها به محدوده مرکزی شهر است: اگر افراد اتومبیل‌های شخصی خود را در خانه بگذارند، از بلیت رایگان سیستم‌های حمل و نقل عمومی برخوردار خواهند شد. یک دستگاه متصل به اینترنت که بر روی داشبورد اتومبیل‌ها قرار می‌گیرد، محل خودرو را تشخیص داده و بدین ترتیب هیچ‌کس نمی‌تواند تقلب کرده و از اتومبیل خود برای رفتن به محل کارش استفاده نماید. به ازای هر روزی که اتومبیل در خانه بماند، مسئولان مبلغی معادل با هزینه بلیت مترو یا اتوبوس برای راننده ارسال می‌نمایند.



چهار سال پیش، ترافیک در کپنهاگن درست به میزان دیگر شهرهای بزرگ سنگین بود؛ اما امروزه بیش از نیمی از جمعیت شهر هر روز از دوچرخه برای رفتن به محل کارشان استفاده می‌نمایند - ۹ برابر بیشتر از میزان دوچرخه سواری در شهر پورتلند واقع در ایالت Oregon. شهری که بیشترین میزان دوچرخه سواری در ایالات متحده را به خود اختصاص داده است.

کپنهاگن اختصاص فضاهای مختص عابران پیاده در مرکز شهر را از سال ۱۹۶۰ آغاز نمود و طی دهه‌های بعدی مناطق دارای ممنوعیت ورود اتومبیل به تدریج گسترش یافت. این شهر هم اکنون بیش از ۲۰۰ مایل خط ویژه دوچرخه سواری داشته و نیز در حال توسعه بزرگراه‌هایی جدید و مختص دوچرخه سواری برای دسترسی به مناطق حومه شهر می‌باشد. نرخ مالکیت اتومبیل در کپنهاگن از کمترین نرخ‌ها در میان شهرهای اروپایی به شمار می‌رود.

هیچ کدام از این شهرها - هنوز - در صدد ممنوعیت کامل برای تردد اتومبیل‌ها نیستند و این امر ممکن است هیچ‌گاه اتفاق نیفتد؛ به نظر می‌رسد شهرهای آینده از ناوگان کوچکی از اتومبیل‌های اتوماتیک استفاده نمایند تا بتوانند برخی از چالش‌های کنونی مربوط به پارکینگ، ترافیک و آلودگی را برطرف نمایند؛ اما با این حال، روشن است که برنامه ریزان شهری سرانجام به این نتیجه مهم دست یافته‌اند که خیابان‌ها بایستی برای عابران پیاده طراحی گردد، نه اتومبیل‌ها.