



شاخص پنهان شهرها

تعداد دوچرخه‌ها نشان می‌دهد شهرها تا چه اندازه امکان زندگی و جابه‌جایی روزمره بدون وابستگی کامل به خودرو را فراهم کرده‌اند

*صدیقه نژادقربان، روزنامه‌نگار و پژوهشگر

در تهران، حمل‌ونقل شهری سال‌هاست حول یک واقعیت ثابت می‌چرخد: «خودرو». خیابان‌ها، تقاطع‌ها و حتی منطق توسعه شهر، بیشتر برای عبور ماشین‌ها طراحی شده تا جابه‌جایی انسان. نتیجه هم فقط ترافیک نیست؛ زمان‌های از دست‌رفته، هوای آلوده و شهری که در بسیاری از مسیرهای روزمره، حرکت در آن بدون خودرو دشوار شده است. اما واقعا شهرها برای چه کسی طراحی شده‌اند: انسان یا خودرو؟

بنابراین، اگر می‌خواهید بفهمید یک شهر واقعاً برای زندگی انسان ساخته شده یا فقط برای حرکت ماشین‌ها، کافی است به تعداد دوچرخه‌هایش نگاه کنید. در واقع، شاید بتوان از روی تعداد دوچرخه‌های یک کشور فهمید که آن جامعه چقدر «قابل زندگی» طراحی شده است. وقتی از «حمل‌ونقل شهری» حرف می‌زنیم، معمولاً ذهن‌مان می‌رود سمت ماشین، مترو یا اتوبوس، در حالیکه شاید لازم نباشد اول سراغ برج‌ها، مترو یا بزرگراه‌ها برویم. یک عدد ساده‌تر هم هست: چند دوچرخه به ازای هر نفر؟

آمار جهانی مالکیت دوچرخه نشان می‌دهد کشورهایی مثل هلند، آلمان و دانمارک فقط مردم علاقه‌مند به دوچرخه ندارند؛ بلکه شهرهایی ساخته‌اند که زندگی روزمره در آن بدون وابستگی کامل به خودرو ممکن است. هلند به ازای هر نفر ۱.۳۱ دوچرخه دارد؛ یعنی تعداد دوچرخه‌ها از جمعیتش هم بیشتر است. بعد از آن کشورهایی مثل آلمان، دانمارک، سوئد، نروژ و ژاپن دیده می‌شوند. نکته مهم اینجاست که در این کشورها، شهرهایشان بر محور انسان طراحی شده‌اند؛ یعنی فاصله‌ها کوتاه است، مسیرهای امن وجود دارد و بخش بزرگی از سفرهای روزمره اصلاً نیازی به خودرو پیدا نمی‌کند.



در واقع، دوچرخه محدود به بخش تفریحی یا ورزشی نیست. به بخشی از جریان عادی زندگی تبدیل شده؛ رفتن به محل کار، خرید روزانه یا رسیدن به ایستگاه حمل‌ونقل عمومی. همچنین، در این کشورها دوچرخه معمولاً در کنار سیستم حمل‌ونقل عمومی عمل می‌کند؛ بخشی از یک شبکه یکپارچه جابه‌جایی. به همین دلیل استفاده از آن طبیعی شده و نیازمند تشویق دائمی نیست. به این ترتیب نمی‌توان این موضوع را فقط در بحث حمل و نقل مورد بررسی قرار داد، بلکه این موضوع به نوع طراحی شهر، امنیت خیابان‌ها، هزینه‌های زندگی، فرهنگ عمومی و حتی عدالت شهری باز می‌گردد.

در مقابل، کشورهایی که توسعه شهری آن‌ها بیشتر بر پایه بزرگراه، فاصله‌های طولانی و وابستگی شدید به ماشین شکل گرفته، معمولاً سهم کمتری از دوچرخه دارند؛ حتی اگر ثروتمند باشند. حضور پایین‌تر آمریکا، استرالیا یا عربستان در این فهرست، فقط به فرهنگ مردم مربوط نیست؛ به مدل شهرسازی هم مربوط است. در این مدل طراحی شهری، فاصله‌های طولانی، پراکندگی کاربری‌ها و اولویت زیرساختی برای جاده‌ها، باعث شده فعالیت روزمره بیشتر نشسته و کمتر متحرک باشد؛ موضوعی که پیامدهایی مثل آلودگی هوا، ترافیک مزمن و کاهش تحرک بدنی را تقویت کرده است.

جالب‌تر اینکه رشد فرهنگ دوچرخه‌سواری همیشه مربوط به دغدغه‌های اقلیمی نیست، در کشورهایی مثل هند، کلمبیا، پرو یا مکزیک، دوچرخه بیشتر یک انتخاب اقتصادی و کاربردی است تا نماد سبک زندگی سبز. یعنی هر جا هزینه سوخت بالا می‌رود، ترافیک شدید می‌شود یا حمل‌ونقل عمومی پوشش کافی ندارد، دوچرخه دوباره به شهر برمی‌گردد.

ژاپن هم مدل متفاوتی را نشان می‌دهد؛ شهری متراکم و پیچیده که در آن دوچرخه به‌جای رقابت با مترو و قطار، بخشی از شبکه حمل‌ونقل شهری شده است.

برای ایران اما این آمار یک سؤال مهم ایجاد می‌کند: آیا شهرهای ما اصلاً برای حرکت انسان طراحی شده‌اند؟

در بسیاری از شهرهای ایران، حتی پیاده‌روی ساده هم سخت شده؛ چه برسد به دوچرخه‌سواری. خیابان‌های خودرومحور، نبود مسیر ایمن، گرما، آلودگی هوا و توسعه پراکنده شهری باعث شده دوچرخه هنوز از «زندگی روزمره» جدا بماند. درحالی‌که تجربه کشورها نشان می‌دهد گسترش دوچرخه بیشتر از آنکه به فرهنگ مربوط باشد، به کیفیت طراحی شهر وابسته است. مثلاً تهران، صرفاً با «کمبود دوچرخه» مواجه نیست؛ بلکه در اصل بسیاری از مسیرهای روزمره اساساً برای دوچرخه طراحی نشده‌اند. فاصله‌ها زیاد، امنیت مسیرها پایین و اولویت با خودرو است. در چنین ساختاری، دوچرخه هنوز نتوانسته از یک ایده خوب به یک ابزار واقعی زندگی شهری تبدیل شود. همچنین، در تهران آلودگی هوا، ترافیک سنگین و سبک زندگی کم‌تحرک، بخشی از واقعیت روزمره شهر است. در چنین شرایطی، دوچرخه می‌تواند بخشی از بازتعریف رابطه انسان با شهر باشد، جایی میان حرکت، سلامت و کیفیت زندگی.

منبع داده‌ها: مطالعات جهانی مالکیت دوچرخه، داده‌های جمعیتی بانک جهانی، Statista و پژوهش‌های ملی حمل‌ونقل

افق سبز:

https://t.me/ofogh_e_sabz

https://www.instagram.com/ofogh_sabz68?igsh=a21tb2w2MHI4

www.linkedin.com/in/sedigheh-nejadghorban-a67191b0

http://ble.ir/ofogh_e_sabz