

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریت امور تربیت بدنی همگانی

موضوع	بررسی جامعه‌شناختی راهکارهای اشاعه دوچرخه سواری
مکان	انتهای خیابان شهید بهشتی - سالن همایش خانه ورزشکاران
تاریخ	1389/02/29
زمان	ساعت 8 - 10
برگزارکننده	مدیریت امور تربیت بدنی همگانی با همکاری دفتر مطالعات اجتماعی شهرداری مشهد
مدعوین	<p>آقایان: جواد اورعی (کارشناس تربیت بدنی)، جمال حسن بارانی (معاون برنامه ریزی معاونت فرهنگی)، مهدی برادران (قائم مقام حوزه معاونت)، جواد بیوکی (کارشناس تربیت بدنی)، حسین توانا (کارشناس تربیت بدنی)، محمد امین تاجور (کارشناس آسیب شناسی اجتماعی)، حمید تقی آبادی (شهرآرا)، سید مجتبی جاودانی (رئیس هیئت دوچرخه سواری مشهد)، محمد حسینی زاده (طرح و برنامه تاکسیرانی)، سید مجید حسین زاده (رئیس گروه مطالعات اجتماعی مدیریت توسعه و پژوهش)، سید علی حسینی متین (کارشناس تربیت بدنی)، حق وردیان (گروه توسعه و پژوهش)، احمد رضانی (کارشناس دفتر مطالعات اجتماعی)، دکتر کمال سرویها (عضو شورای اسلامی شهر مشهد)، سعید شریفی (کارشناس تربیت بدنی)، قاسم عدالتی مجد (گروه پژوهش آپ)، احمد قربانی (کارشناس اجتماعی)، امیر فولادی (پژوهشگر)، حسین نخعی شریف (مدیر امور تربیت بدنی همگانی شهرداری)، حمید رضا همت آبادی (کارشناس تحقیقات آپ)، مهدی یعقوبی (معاون مدیر نظارت بر امور پارکها)،</p> <p>خانمها: الهام ابراهیم نژاد (کارشناس تربیت بدنی)، وحیده ابراهیمی (کارشناس تربیت بدنی)، مهدیه خجسته (کارشناس تربیت بدنی)، سعیده زیاری (مسئول دفتر مطالعات اجتماعی)، پروانه کاظمی ورندی (کارشناس تربیت بدنی)، سمیه گروسی (کارشناس تربیت بدنی) سحر نعمت الهی صفائیان (محقق و پژوهشگر).</p>

سلامت شهروندان با ویژگی‌های جامعه و ساختار اجتماعی و اقتصادی آن مرتبط است. این واقعیت بسیار مهم مبنای سیاست‌گذاری مؤثر برای ارتقای سطح سلامت مردم به شمار می‌رود، زیرا ارتقاء بهداشت و تامین سلامت افراد جامعه یکی از ارکان مهم پیشرفت جوامع می‌باشد. جمعیت سالم می‌تواند توسعه بیشتر را موجب شود و هزینه‌های کمتری را تحمیل کند، زیرا توزیع عادلانه امکانات و دسترسی همگان بدانها موجبات سلامت اجتماعی را فراهم خواهد آورد. امروزه توجه به اهمیت روزافزون توسعه پایدار و حمل و نقل به عنوان یکی از ارکان مهم رشد و پویایی شهرها به شمار می‌آید. به این دلیل، دستیابی به شیوه‌های مطلوب در زمینه کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی، حفظ محیط زیست و فضای سبز، شیوه‌های ساماندهی محیط، گسترش استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی، از جمله راهکارهای رسیدن به توسعه پایدار و اهداف بلند مدت دولتهاست. کاهش تعداد خودروها در معابر، حفظ سیستم حمل و نقل پویا، کاهش حجم ترافیک، افزایش مسیرها، به عنوان گام‌هایی در جهت حمل و نقل پایدار و سبز می‌باشد. با توجه به این موضوع می‌توان گفت حمل و نقل، نقشی اساسی در سلامت جسمی و روانی و بیماری شهروندان دارد. الگوی جدید تفکر در خصوص حمل و نقل و سلامت بر آن است تا توجه

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریت امور تریت بنی، گمانی

افراد را از ایمنی به سوی فواید سلامت بکشاند. ورود اتومبیل به جوامع شهری، ضمن ایجاد سهولت و افزایش سرعت سفر، خود موجب توسعه فضاهای شهری، احداث کاربری‌های مختلف و کاهش زمان سفرها بین نقاط و فضاهای مختلف شده و ساخت معابر و شبکه‌های ارتباطی را به عنوان استخوان‌بندی اصلی شهرها در برنامه توسعه آنها قرار داده است. اما زندگی در دنیای امروز به واسطه حمل و نقل، ابتکار عمل سریع را از انسان گرفته و او را دچار فقر حرکتی کرده و این فقر حرکتی مشکلات عدیده جسمی، روانی و اجتماعی را برای وی پدید آورده است. در این میان، دوچرخه و دوچرخه‌سواری به عنوان یکی از انواع حمل و نقل، به عنوان راه‌حل راهبردی و به عنوان وسیله‌ای ارزان قیمت و فرح بخش می‌تواند این مشکلات را به نحو مطلوب حل کند و سلامت شهروندان را در پی داشته باشد.

در این جلسه خانم سحر نعمت‌اللهی صفائیان طرح خود را ارائه نموده و حاضرین در جلسه به بررسی و نقد آن پرداختند.

خانم نعمت‌اللهی - ارائه دهنده طرح - در ابتدا به واکاوی مفهوم سلامت اجتماعی و مولفه‌های آن پرداخته و در ادامه به تعریف انسان سالم از دیدگاه سازمان بهداشت جهانی که عبارت است از سلامت جسمی، اجتماعی، معنوی و روحی همزمان، اشاره نمود.

وی عوامل تعیین‌کننده سلامت را محیط، شیوه زندگی، ساختار زیستی و درمان و بهداشت دانسته و عوامل تعیین‌کننده و تاثیرگذار بر سلامت را به لحاظ شاخص شیوه و شرایط زندگی برشمرد. او این عوامل را به نقل از سازمان بهداشت جهانی سیگار کشیدن، الکل، مصرف مواد مخدر، ورزش، تغذیه، شاخصه‌های کالبدی مسکن (درصدی از جمعیت که زیر استاندارد مناسب سکونت زندگی می‌کنند)، تراکم فضاهای زندگی (تعداد نفر بر واحد مسکونی - تعداد نفر بر اتاق و ...) معرفی نمود. ایشان سپس به مسئله حمل و نقل اشاره نموده و آن را یکی از چالش‌های عمده دولت‌ها در عرصه مدیریتی دانست. به گفته وی تحقق توسعه سفرهای پایدار شهری در گروی سیاست‌هایی همچون تطابق برنامه‌های نظام حمل و نقل با کاربری زمین در شهر، مدیریت بر سفر و وسائل نقلیه شخصی، بهینه نمودن استفاده از حمل و نقل عمومی، ارتقاء فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری، ایجاد کریدورهای امن تردد دوچرخه سواران و ... می‌باشد.

وی رشد مالکیت اتومبیل در کشور، افزایش میزان استفاده از اتومبیل شخصی، کاهش مطلوبیت استفاده از حمل و نقل عمومی، کاهش در میزان استفاده از وسایل غیر موتوری، رشد آمار تصادفات، آلودگی ناشی از مصرف سوخت توسط وسایل نقلیه موتوری، کمبود خطوط حمل و نقل مفید و کارآ، کمبود پارکینگ، تراکم بیش از حد خودروها در برخی معابر، کمبود سوخت، عدم بهره‌برداری استاندارد از خطوط حمل و نقل، آلودگی صوتی و آلودگی هوا را معیارهای ناپایداری در حمل و نقل شهری و مشکلات ترافیکی کلانشهرها نامیده و به بررسی مزایا و موانع استفاده از دوچرخه و سیستم دوچرخه سواری پرداخت. کاهش تراکم ترافیک، کاهش مشکلات پارکینگ، کاهش ریسک تصادفات، کمک به شبکه حمل و نقل عمومی، کاهش تقاضای سوخت، کاهش مصرف انرژی و ... برخی از مزایا، و کمبود تسهیلات (شامل مسیرهای ویژه، ایستگاه‌های عرضه دوچرخه رایگان و ...)، آلودگی هوا، شرایط آب و هوایی، عدم سرمایه‌گذاری لازم، کاربری‌های زمین و ... نیز برخی از موانع مورد اشاره ایشان برای سیستم دوچرخه سواری بودند.

ایشان در ادامه با بررسی وضعیت دوچرخه سواری در کشورهایی مانند پورتلند، کپنهاگ، پاریس، آمستردام، ژاپن، و در نهایت تهران و مشهد از ایران تلویحا دست به مقایسه این پدیده در این کشورها زد که این بررسی به شرح زیر است:

### پورتلند:

- استفاده 6.4٪ از دوچرخه در سفرهای روزانه، حدوداً یک چهارم کل سفرهای درون شهری
- در اختیار قرار دادن دوچرخه‌هایی با امکانات چراغ، قفل، کلاه ایمنی، تلمبه، جعبه ابزار، نقشه و لباس بارانی
- توسعه خطوط ویژه تردد
- نصب علائم راهنمایی خاص
- ارائه دوره‌های آموزشی به مردم و رانندگان
- رشد شبکه دوچرخه سواری در پورتلند از 96 کیلومتر از ابتدای دهه 90، به 416 کیلومتر تا کنون

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریتی امور تربیت بدنی، تفریح و ورزش

- ارائه برنامه ای با افق 20 ساله جهت احداث 681 مایل مسیر دوچرخه
- دارای فضای سبزی به مساحت حدود 372 کیلومتر مربع، که این فضای سبز شامل 119 کیلومتر مسیر برای دوچرخه سواری، دو و پیاده روی است.
- ترکیب مناطق مسکونی و تجاری مناسب پیاده روی و دوچرخه سواری
- ایجاد 150 محل کسب کوچک در ارتباط با دوچرخه ها
- سازماندهی بازار سالانه ای برای هنرها، صنایع و گونه های متنوع از دوچرخه

### کپنهاگ:

- دارای مقام ششم کیفیت بالای زندگی
- عامل موفقترین پروژه ناوگان دوچرخه در جهان
- در سال 2006، کپنهاگ برنده جایزه زیست محیطی اروپا به علت آب راه های تمیز و مدیریت برنامه ریزی زیست محیطی اش شد.
- یک میلیون و هفتصد هزار نفر ساکن شهر کپنهاگ به خاطر ترجیح دادن دوچرخه و مترو بر اتومبیل شخصی شناخته شده هستند
- استفاده از انرژی آب و توربین های بادی به جای سوخت

### پاریس:

- در پاریس با آغاز فصل تابستان دوچرخه های رایگان در ایستگاههای تعیین شده در اختیار شهروندان پاریسی قرار می گیرد
- مسئولان شهر پاریس از پانزدهم ماه جولای (24 تیر) با قرار دادن 10 هزار و 648 دوچرخه در 750 ایستگاه، مردم و گردشگران خارجی حاضر در این شهر را به استفاده از این وسیله نقلیه راحت دعوت میکنند.
- هر شهروند پاریسی از ایستگاه محل زندگی یا کار خود یک دوچرخه تحویل می گیرد و پس از تردد در شهر و انجام کارهای ضروری خود آن را در ایستگاه بعدی تحویل میدهد.
- فاصله ایستگاه ها بر اساس زمان مورد نیاز طوری تنظیم شده است که دوچرخه سواران پیش از پایان زمان 30 دقیقه ای به ایستگاه بعدی رسیده و دوچرخه را تحویل مسئولان آن ایستگاه بدهند. در ازای هر 30 دقیقه تاخیر یک یورو جریمه در نظر گرفته شده است
- به منظور جلوگیری از عدم بازگرداندن به موقع یا دزدیده شدن دوچرخه ها، کارت هایی با همان مدت زمان در نظر گرفته شده (30 دقیقه) طراحی کردند که به محض اتمام زمان تعیین شده زنگ خطر را به صدا در می آورد.
- شهر پاریس 371 کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه سواری دارد و نخستین شهر جهان است که دوچرخه های رایگان در اختیار شهروندان قرار می دهد.

### آمستردام:

- 40 درصد رفت و آمد شهری در آن با استفاده از دوچرخه انجام می شود.
- ایجاد انبارهای دوچرخه برای جلوگیری از سرقت آنها
- احداث 10 هزار ساختمان به عنوان فضای پارک برای دوچرخه سوارها در ایستگاه های قطار و مترو

### ژاپن:

- احداث پارکینگ هایی تماماً مکانیزه در نزدیکی ایستگاه های مترو و قطار که تقاضا بالاست.
- دریافت دوچرخه در سطح زمین و انتقال خودکار آن به طبقات زیرین
- ارائه سیستم پیشرفته دریافت و تحویل رسید برای شناسایی دوچرخه
- ارائه برچسب شناسایی

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریتی امور تریت بدنی کلان

### تهران:

- 10 منطقه مجهز به خطوط حمل و نقل دوچرخه
- قرار دادن دوچرخه در اختیار بسیاری از کارکنان با تسهیلات
- احداث چرخ بند به عنوان پارکینگ در مقابل مراکز اداری، تجاری، تفریحی
- انجام طرح پایلوت دوچرخه سواری در منطقه 8 با احداث 34 خانه دوچرخه و هزار دستگاه
- ارائه طرح مسیرهای ویژه دوچرخه در محدوده بازار تهران

### مشهد:

طی مصوبه ای شهرداری مشهد موظف است، برنامه عملیاتی خود را در سال 88 برای ایجاد مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری به شورای اسلامی شهر مشهد ارائه نماید.

در نخستین اقدام، باید ایستگاه های پارک دوچرخه در نقاط پرتردد ایجاد گردد و در پارکینگ های در اختیار شهرداری در هسته مرکزی شهر نیز دوچرخه هایی در اختیار مراجعان قرار گرفته تا برای رفت و آمد در هسته مرکزی شهر از آن استفاده شود. (ایجاد خطوط خاص پیاده روی و دوچرخه سواری/ مصوب 1388/7/8)

ایشان سپس به بیان تیترو مطالعات انجام شده جهت بهبود حمل و نقل شهری از سال 73 تا 83 پرداخت:

- طرح جامع حمل و نقل و ترافیک (سال 1373)
- طرح سیستم حمل و نقل همگانی یکپارچه (سال 1381)
- طراحی گروه های ترافیکی (سال 1383)
- طرح اتوبوسرانی سریع شهری – BRT (سال 1386)
- اصلاح عملکرد عوامل انسانی در سامانه حمل و نقل درون شهری (معاونت فرهنگی و اجتماعی ستاد شهر سالم/ خرداد 1383)

وی پس از این به ویژگی های کلان شهر مشهد پرداخت:

- شهر مشهد با جمعیتی بیش از 2 میلیون نفر و 12 تا 15 میلیون زائر در سال از کانون های مهم سکونت و فعالیت به شمار می رود.
- از نظر شرایط جغرافیایی و توپوگرافی، شیب یا ارتفاع قابل ملاحظه ای در آن به چشم نمی خورد.
- وجود بارگاه امام رضا (ع) این شهر را به کانون مهم جمعیتی و سفرهای درون و برون شهری تبدیل ساخته است.
- شهر مشهد از غنی ترین شهرها در زمینه انجام مطالعات مرتبط با حمل و نقل و ترافیک و اعمال نتایج مطالعات یاد شده در سطح کشور می باشد.
- فزونی جمعیت در مراکز شهر و تراکم بیش از حد خودرو زائرین و مسافری در قسمت های مهم آن توجه بیشتری به این مسئله را می طلبد.
- این شهر با عنوان پایتخت معنوی کشور از ویژگی های خاص فرهنگی طبیعت می کند.

ایشان موانع فرهنگی اجتماعی استفاده از دوچرخه در این کلانشهر مشهد را موارد زیر دانست:

- اهمیت بیش از حد به وجهه اجتماعی خودرو شخصی
- باورهای غلط جامعه
- عدم اطلاعات صحیح و شفاف مردم از قوانین دوچرخه سواری
- اهمیت جنبه تفریحی دوچرخه سواری
- عدم تبلیغات کافی
- پر هزینه بودن دوچرخه های استاندارد
- محدودیت استفاده از دوچرخه برای خانمها در معابر عمومی
- عدم آموزش رانندگان

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریت امور تربیت بدنی، مکانی

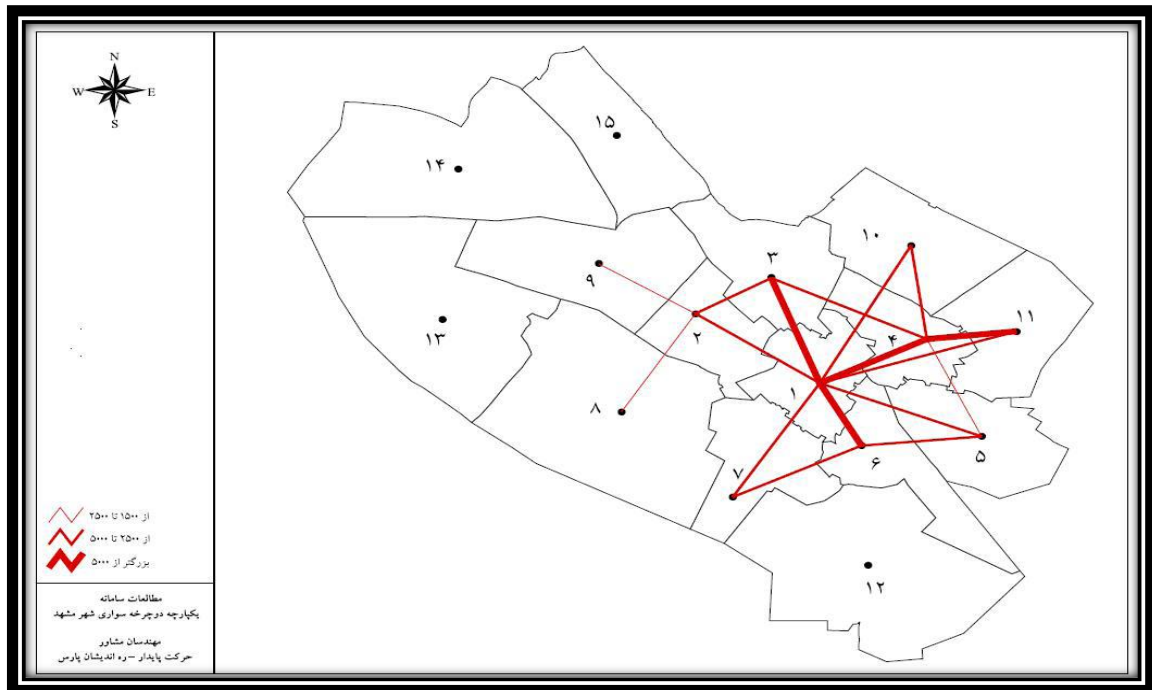
- در نظر نگرفتن مراکز جهت کرایه دوچرخه به آن دسته از افراد که درآمد کافی برای خرید دوچرخه ای استاندارد ندارند
- اشاعه و ترویج برنامه های خاص دوچرخه سواری تنها برای آقایان
- عدم امنیت خیابان ها
- رفتارهای غلط برخی از مردم در مورد استفاده خانمها از دوچرخه
- خانم نعمت اللهی پس از این به ارائه راهکارهایی در این زمینه پرداخت که عبارت بودند از:
  - خط توقف پیش آمده برای دوچرخه سواران
  - تقاطع مسیر ویژه دوچرخه و رمپهای بزرگراهی
  - طراحی ایستگاه های کرایه دوچرخه و چرخبند در نقاط مختلف شهر
  - فراهم سازی امکان کرایه دوچرخه در پارک ها و محل های گردشگری
  - فراهم سازی امکان کرایه و پارک دوچرخه در مجاورت حرم مطهر امام رضا (ع)
  - ادغام سیستم های حمل دوچرخه در حمل و نقل ریلی و اتوبوس
  - طراحی حساب شده مرز عبور دوچرخه ها و خودروها
  - توجه به زیبایی و طراحی منظر شهری در احداث مرزها و پارکینگها
  - تعبیه ایستگاه های دوچرخه در نزدیکی مترو
  - آموزش رانندگان
  - تغییر طراحی خیابان ها
  - احداث مسیر دوچرخه رو در تمام خیابان های اصلی و فرعی
  - برنامه های آموزشی مختلف
  - در نظر گرفتن مقررات خاص دوچرخه و دادن شماره پلاک
  - احداث مراکز کرایه دوچرخه
  - ارائه مقررات جدید برای تحدید تردد خودروها
  - مسیر دوچرخه مجزا
  - بلوار مخصوص دوچرخه با سطحی بلندتر از خیابان
  - تشویق کارمندان از طرف نهادهای دولتی
  - دادن تسهیلات خرید دوچرخه به مردم
  - استفاده مسئولین
- وی سپس وضعیت موجود مشهد را دارای مشکلاتی از قبیل عدم وجود اتصال لازم بین خطوط به منظور رعایت پیوستگی شبکه دوچرخه سواری، وضعیت نامناسب روسازی خطوط از نظر رنگ، همواری و...، هدایت و کنترل نامناسب خطوط مستقل دوچرخه سواری در محل تقاطع با شبکه های خیابانی، عدم رعایت حق تقدم و اختصاصی بودن این مسیرها برای دوچرخه سواران از سوی وسایل نقلیه موتوری دانست. ایشان جایگاه قانونی دوچرخه سواری در کشور را در موارد زیر بیان نمودند:
  - عدم وجود ممنوعیت قانونی برای ایجاد سامانه دوچرخه سواری.
  - پیش بینی تخصیص بودجه برای طرح های ایجاد و گسترش سامانه دوچرخه سواری در شهرهای کشور در تبصره 13 قانون بودجه سال 1385 کل کشور.
  - وجود قوانین و مقررات لازم (جرایم و رعایت استانداردها) برای نظارت و تضمین حسن اجرای سامانه دوچرخه سواری توسط راهنمایی و رانندگی.
  - انطباق و همسویی ایجاد سامانه دوچرخه سواری در شهر مشهد با سند چشم انداز 20 ساله و استراتژی شهر مشهد با محوریت شهرداری.

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریتی امور تربیت بدنی همگانی

- لزوم انجام تبلیغات و آرایه آموزش های لازم توسط شهرداری، صدا و سیما و ادارات، نهادها و سازمان های دولتی در خصوص ترویج دوچرخه سواری به منظور موفقیت این مطالعه در انتقال بخشی از سفرهای وسایل نقلیه شخصی به دوچرخه.

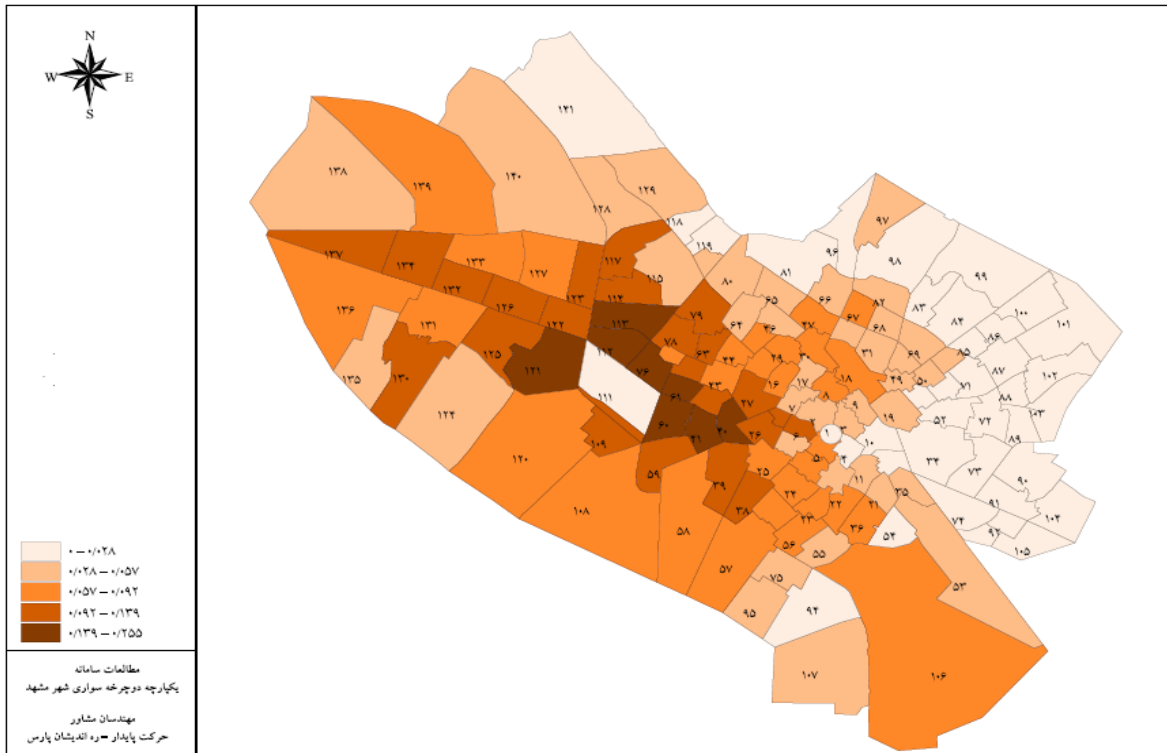
ایشان سپس با ارائه نقشه ها و نمودارهای زیر به بحث خود پایان و حاضرین در جلسه به بحث و بررسی موارد مطرح شده پرداختند.

خطوط تمایل سفر منطقه ای دوچرخه در شهر مشهد



وضعیت سرانه مالکیت سواری شخصی در مشهد

# گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریتی امور تربیت بدنی، مکانی

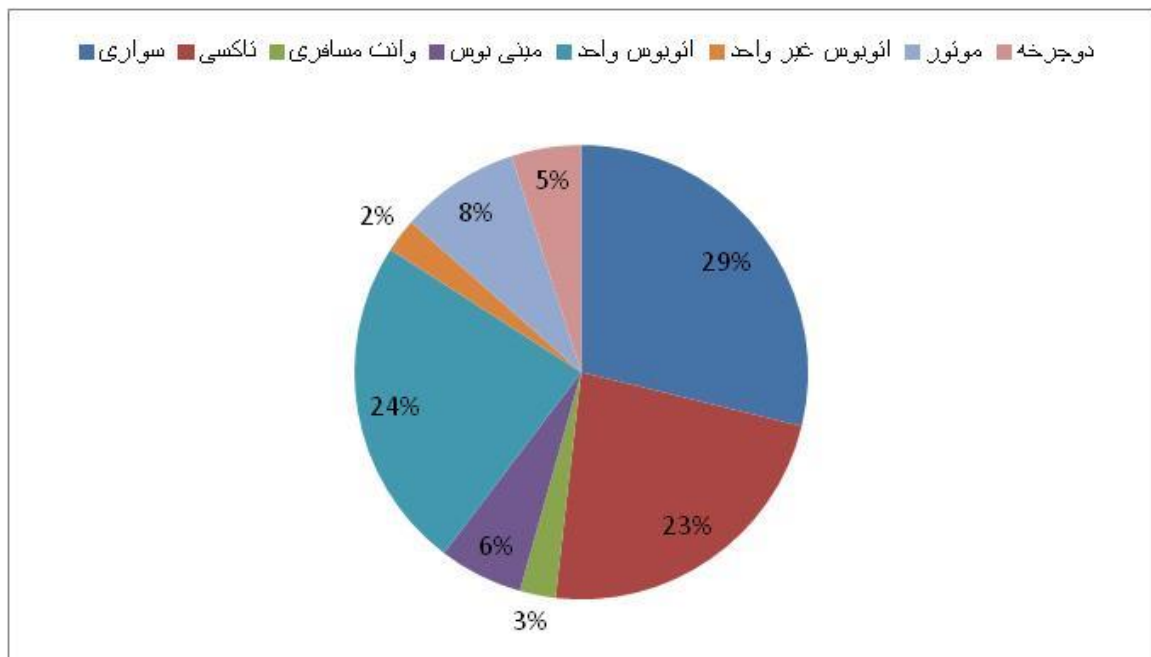


مسیرهای با پتانسیل بالا برای دوجرخه در مشهد:

## گزارش ششمین هم اندیشی مدیریتی امور ترابری بدنی همگانی

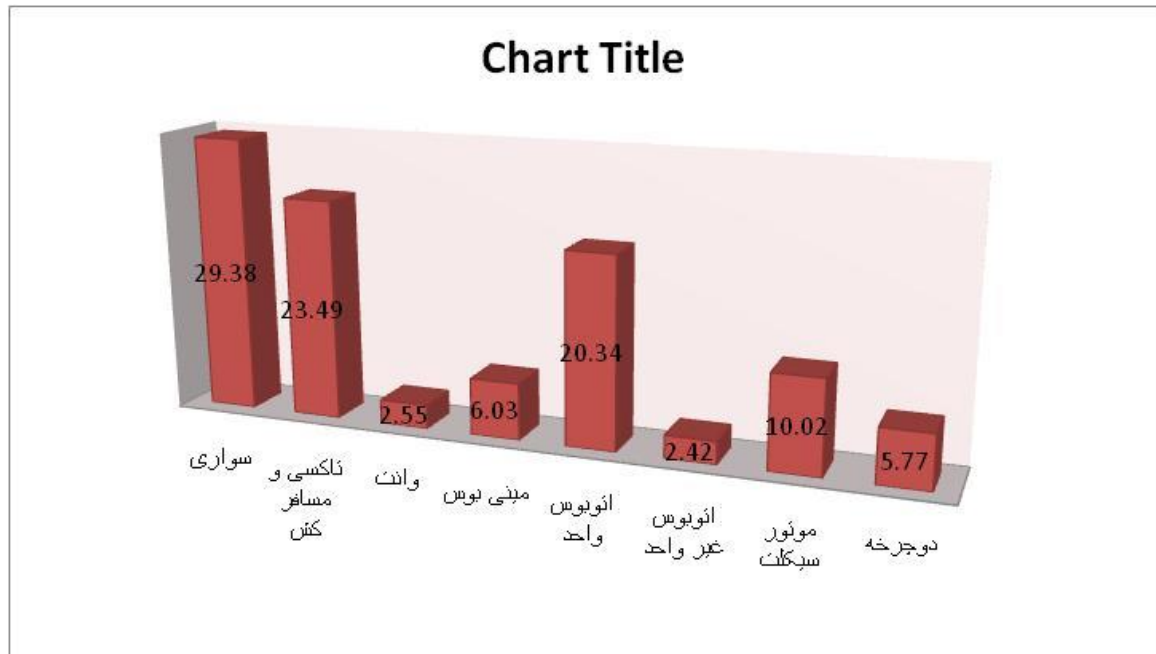


سهم وسائل نقلیه مختلف در یک روز عادی در سال 1385





سهام وسائل نقلیه مختلف در یک روز عادی در سال 1387



## آقای بارانی:

یکی از مشکلات ما در مشهد عدم استفاده از تجربه های دیگر کشورهاست که در موضوع امروز ترویج فرهنگ دوچرخه سواری است.

پیش از این دوچرخه و استفاده از آن به نسبت امروز بسیار زیاد بوده و امروز به همان مناطق قدیم که می رویم می بینیم در همان کوچه ها آنقدر ماشین پارک شده که حتی فضای رفت و آمد را گرفته است.

سه عامل در موضوع دوچرخه سواری اساسی است:

1. عدم پرداخت به زیر ساختهای شهری در امر دوچرخه سواری
2. مدیریت قوانین شهری
3. کوتاهی در رواج فرهنگ دوچرخه سواری

## آقای دکتر سرویها:

با تشکر از خانم نعمت الهی که در تحقیق به بسیاری از نکات مهمی که چند سال است شورا درگیر آن است اشاره نمودند. امیدوارم استفاده از تجربه های جهانی و لزوم هماهنگ نمودن آن با وضعیت فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مشهد باعث نهادینه شدن دوچرخه سواری در مشهد شود.

بودجه هایی برای این امر تصویب شده است ولی در اواسط کار آنقدر اولویت های حاشیه ای پدید می آید که تخصیص آن بودجه شکل نمی گیرد.

ما با دو گروه از شهروندان سر و کار داریم، یکی کسانی که از دوچرخه استفاده نمی کنند، که باید برنامه هایی برای جذب آنان داشته باشیم و دیگر شهروندانی که از دوچرخه استفاده می کنند ولی تعدادشان رو به کاهش است و باید برای اینها برنامه هایی داشته باشیم که دوچرخه شان را رها نکنند.

300 نقطه در سطح شهر بعنوان ایستگاه دوچرخه مشخص شده که تمام ادارات را شامل می شود. صحبتی شده مبنی بر اینکه مسئولین شهرداری برای جلسات مختلفی که در استانداری و دیگر ارگانها دارند با دوچرخه بروند و ببینند زیرا با محاسباتی که انجام شده به دلیل اینکه در ساعات اداری معمولا خیابانهای سعدی، اطراف میدان شهدا، سناباد و... از لحاظ

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریتی امور تربیت بدنی، مکانی

ترافیکی قفل می‌شوند، طی این مسیر با دوچرخه بسیار سریع تر از ماشین خواهد بود. غیر از اینکه راننده و ماشین نیز مورد استفاده قرار نمی‌گیرند.

### آقای برادران:

در این تحقیق نکات خوب زیادی آمده بود که خوب است از بین آنها مهم هایش را گلچین کنیم. بنا بر نتایج تحقیق هر چه سطح سواد و مدرک تحصیلی بالاتر رود میزان استفاده از دوچرخه پایین تر می‌آید. این نتایج در مورد نسبت سن و درآمد نیز به همین صورت است و به میزان افزایش هر کدام میزان استفاده از دوچرخه کاهش می‌یابد حال آنکه در کشورهای دیگر عکس این بوده و این نشان می‌دهد که ما بیش از آنکه مشکل زیرساخت داشته باشیم دارای مشکلات فرهنگی و اجتماعی هستیم.

باید ابتدا فرهنگ مردم ساخته شود تا دیگر شاهد سوالاتی از این قبیل نباشیم که: «چرا این مکانی را که برای دوچرخه سواران ساخته‌اید علی‌رغم اینکه کسی دوچرخه سواری نمی‌کند بعنوان پارکینگ در اختیار سایرین قرار نمی‌دهید؟» به عقیده من به جای مدیران باید روی نخبگانی مانند اساتید حوزه و دانشگاه کار شود تا در رفت و آمدهایشان از دوچرخه استفاده کنند. در این تحقیق یکی از سوالات مهم این بود که از دوچرخه سوارانی که دوچرخه را کنار گذاشته بودند علت این امر سوال شده بود که اکثراً سرقت را بعنوان عامل اصلی بیان داشته بودند. لذا عملکرد نیروی انتظامی در این موضوع قابل دفاع نیست.

برای هر تحقیق اجتماعی یک نهاد اجتماعی مورد نیاز است، لذا به جای اینکه یک عضو از شورای شهر پیگیر این قضیه بشود باید یک نهاد و صنف مردمی برای آن ایجاد شود.

نکته مهمی که در مسیره‌های موجود در نقشه‌های طرح شده در تحقیق وجود داشت این بود که اینها یک بعدی بودند. در صورتی که به دلیل اینکه بیشترین استفاده کنندگان از دوچرخه‌ها دانش‌آموزان هستند مسیر دوچرخه‌ها باید مسیر مدرسه - منزل باشد. در حالیکه حتی محلی برای پارک دوچرخه‌هایشان در جلوی مدارس موجود نیست. شاید اگر به جای اینکه پانزده سال وقت روی قطار شهری گذاشته بودیم، به دوچرخه پرداخته بودیم الان خیلی جلوتر از این که هستیم بودیم.

ما از دکتر سرویها به دلیل اینکه در این زمینه دغدغه دارند تشکر می‌کنیم ولی سایر مسئولینی را که این دغدغه را ندارند را مورد سؤال قرار نمی‌دهیم که چرا در این زمینه، کاری انجام نمی‌دهند.

### آقای نخعی شریف:

با کمال تأسف، آمار و ارقام نشان می‌دهند که ما در زمینه فرهنگسازی برای استفاده از دوچرخه ناموفق بوده ایم و عزم مسئولین در این امر جدی نیست.

ما اگر جامعه را به صورت هرمی در نظر بگیریم، باید بگوییم نخبگان و مدیران - که مورد تأکید آقای برادران و دکتر سرویها بودند - راس هرم هستند و به نظر من حرکت باید از کف هرم که خود مردم اند آغاز شود.

بعنوان مثال شهر یزد پیش از این مشهور به شهر دوچرخه‌ها بود اما اکنون می‌بینیم همه در آن موتور سوار شده اند، زیرا فروش با شرایط آسان و قسطی موتور از مهمترین عوامل این رویکرد بوده است.

نگاه ما به دوچرخه چگونه نگاهی است؟ و آیا آن را وسیله ورزشی می‌دانیم و یا یک وسیله حمل و نقل یا اسباب بازی ای برای بچه‌هایمان؟ ما باید تکلیفمان را با خود روشن کنیم!

اگر شما در ابتدای شب به حد فاصل چهارراه دکترا و خیابان ابن سینا و پاسداران مراجعه کنید با حجم بسیار بالای ترافیک مواجه می‌شوید که مربوط به مریض‌هایی است که به مطب پزشکان می‌روند. اگر اینان ورزش می‌کردند شاید سلامتی‌شان به خطر نمی‌افتاد.

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریت امور تربیت بدنی، مکانی

### آقای قربانی:

در این جلسات دو گونه نقد باید باشد، یکی نقد وضعیت موجود و کارهای انجام شده و دیگری سوال از کارهایی که باید انجام می‌شد و نشد!

شعب مدیران و در نتیجه فرایند ندیدن کار یکی از بزرگترین مشکلات ماست که سنجیده نشدن تمام جوانب از نتیجه های آن می‌باشد.

اینکه مدیران بیایند و سوار دوچرخه شوند تا مردم ببینند و یاد بگیرند و... حرفها و کارهایی کلیشه ای است که تاریخ مصرف آن گذشته است. مشکل اینجاست که بستر آماده نیست و اگر بستر آماده باشد دیگر نیازی به این کارهای سمبلیک نیست. بعنوان مثال طرح داده می‌شود هزار مسجد ورزش! بدون اینکه سنجیده شود اصلا آیا ما هزار مسجد داریم؟ و اگر داریم آیا در تمام اینها اصلا امکان گذاشتن وسائل ورزشی وجود دارد یا نه؟ اصلا فضای فیزیکی مسجد آنقدر هست که این کار در آن امکان داشته باشد؟ ما به دلیل روحیه شعاری که داریم حرفهای درشتی می‌زنیم که با واقعیت همخوانی ندارد.

### آقای جاودانی:

ما هنوز دوچرخه را به رسمیت نشناخته ایم اگر ماشینی در ایستگاه اتوبوس پارک کند جریمه می‌شود، ولی اگر در مسیر دوچرخه پارک کند نه!

مسیرهایی برای دوچرخه سواری آماده شده اما فقط برای ارائه آمار و ارقام و در عمل کار خاصی انجام نمی‌شود. ضمن این که جای یک پارک مخصوص دوچرخه سواری - مانند چیتگر تهران - در مشهد خالی است.

### آقای بارانی:

ما چندی است بر آموزشهای شهروندی تاکید می‌کنیم، ولی یکی از سرفصلهایی که در آموزش شهروندی مورد غفلت واقع شده، بحث دوچرخه سواری است. بیمه های مختلفی برای ماشین و موتور سیکلت وجود دارد، لکن برای دوچرخه سواری هیچ خدمات بیمه ای نیست.

منطقه ای که صدمتری شرقی را در آن کشیده ایم بنابر نقشه هایی که در تحقیق دیدیم کمترین مالکیت خودرو را دارد، بنابراین بیشترین ظرفیت استفاده از دوچرخه در آنجا موجود است، ولی متأسفانه رمپی برای آن در نظر گرفته نشده است. من در مهد کودکیایی دیده ام که ماشین یا موتورهای برقی برای بچه ها گذاشته اند، در حالیکه می‌شد از دوچرخه استفاده کنند، این بدان معناست که ما حتی برای کودکان مان نیز بر روی یک الگوی ذهنی مناسب کار نکرده ایم!

### آقای تاجور:

در مقوله ترافیک شهری می‌توان گفت شهرداری به جای اینکه مدام به عریض کردن خیابانها بپردازد، اگر حمل و نقل عمومی را رایگان می‌کرد، شاید هم هزینه کمتری کرده بود و هم برد بیشتری.

در برخی شهرها بصورت دوچرخه هایی از طرف شهرداری در ایستگاههایی گذاشته شده و اشخاص می‌توانند با سپردن یک کارت شناسایی بطور رایگان از آن استفاده نمایند، اگر در مشهد نیز چنین اتفاقی افتاده باید بگویم آنقدر این اتفاق بدون کار تبلیغاتی و فرهنگی رخ داده که شاید بتوان گفت با رخ ندادنش یکسان است. زیرا در این مسائل و در گرایش مردم به سمت این حرکات تبلیغات حرف اول را می‌زند.

این برای من خیلی عجیب است که بین مسئولین شهری بحث است که آیا دوچرخه را رایگان در اختیار مردم بگذاریم یا اینکه هزینه ای برای این در اختیار نهادن دریافت کنیم؟!

صرف هزینه های ناچیزی مانند این - که حتی باید گفت صرف هزینه نیز نیست، بلکه نگرفتن سود است - بار بسیاری از هزینه های دیگر مانند ترافیک، عدم آرامش روانی شهروندان، استهلاک وسائل نقلیه، آلودگی هوا و... را از دوش ما بر می‌دارد. ما رانندگی را فرآیندی برای اینکه تمام ماشینها طی مسیر کنند نمی‌دانیم، بلکه نگاهمان این است که هر طور شده وسیله نقلیه خود را از بین ماشینهای دیگر رد کرده و خود به مقصد برسیم؛ حال ممکن است در این میان حق افراد دیگر پامال شود یا اینکه قانون شکسته شود یا...

## گزارش ششمین هم‌اندیشی مدیریتی امور تربیت بدنی، گمانی

به نظر من سخن دکتر سرویها مبنی بر رفت و آمد مدیران با دوچرخه دچار بدفهمی شد، زیرا در صورت عملی شدن نقطه آغازی برای شکستن قبح موجود دوچرخه سواری و رفع انگشت نما شدن از آن در بین مردم برشمرده.

ما آدمهای راحت طلبی هستیم و این معضل از مهمترین عوامل عدم رویکرد مردم به دوچرخه سواری است و عدم فعالیت بدنی موجبات بیماریهایی را در انسان فراهم می کند لذا بر روی آموزش عمومی شهروندان و انتقال احساس خطر به آنان باید کار کنیم.

فرهنگسازی هم که در مورد آن صحبت می کنیم یک لغتی شده که همه فقط آن را تکرار می کنند بی آنکه راهکار عملیاتی برای آن ارائه کنند، بعنوان مثال محدود شدن قوانین راهنمایی و رانندگی در وسائل نقلیه پلاک دار یکی دیگر از عوامل بی قانونی در عرصه حمل و نقل عمومی است و در مورد برخی رفتارهایی که از سوی مردم و دوچرخه سواران رخ می دهد حقیقت این است که ما در اینگونه موارد هیچ قانون بازدارنده‌ای نداریم و این دیگر از صلاحیت این جمع خارج است.

### آقای تقی آبادی:

متخصصان ارتباطات می گویند هیچ امری امکان پذیر نیست مگر با استفاده از ابزار ارتباطات، برای نمونه کدام سریال یا فیلم یا مطبوعات را سراغ داریم که محوریت اش دوچرخه باشد؟ لذا در این زمینه به یک کار بزرگ مطبوعاتی نیاز مبرم وجود دارد.

### آقای حسن زاده:

«ما استاد از دست دادن فرصتها هستیم» حضرت امیر(ع) می فرمایند «فرصتها مانند ابرها در گذرند» ما شاهد این هستیم که غریبها چیزهای بد خود را چگونه با تبلیغات به سوی ما سرازیر می کنند و ما در مورد چیزهای خوب خودمان هیچ کار تبلیغاتی نمی کنیم. در سیستم ترافیک مربعی به نام 4E وجود دارد که رئوس آن عبارتند از:

1. زیر ساختها
2. آموزش
3. اعمال قانون
4. فرصت ها

در یکی از کشورها صندوقهای مختلفی که به کمکهای مردمی اختصاص داشت، متناسب با نوع مدد خواهی طراحی و اجرا شده بود، بر این نکته تاکید کرد که کارها زمانی اثر بخش خواهند بود که خوب اجرا شوند.

اگر تمام مسائل ما سالم باشد، قطعاً حمل و نقل ما بیمار است، و برای مداوای آن باید برنامه ریزی در امر دوچرخه سواری از خانواده ها شروع شود.

### آقای برادران:

در پایان جلسه آقای برادران به جمع بندی مطالب مطروحه حضار پرداخت و بر مسائلی از قبیل ضرورت داشتن مسئول و متولی در این حوزه برای پاسخگویی، داشتن برنامه های اجرایی و عملیاتی، مشخص شدن اصل مسئله، چند وجهی بودن مقوله دوچرخه سواری، طرح نحوه ایجاد تعلق: «دوچرخه من»، صنفی شدن دوچرخه سواری، عدم شعار زدگی، سلامت و دوچرخه سواری، کار رسانه ای و... تاکید ورزید.