

شهردار جدید تهران، در این دوره بیشترین توان خود را برای تثبیت فرهنگ دوچرخه سواری گذاشت و از این جهت اگر چه توانست روزهای رایگان را به تقویم دوچرخه سواری شهروندان وارد کند، اما با آزادسازی ورود دوچرخه به مترو، جایگاه ویژه‌ای را به دوچرخه سواران داد



هم به دنیای حمل و نقل عمومی راه یافت و سهم هر چند اندکی در جابه جایی مسافران فراری از دود و ترافیک و سروصدا پیدا کرد. ایرانی‌ها در دوره قاجار، از کارکرد دوچرخه به عنوان یک مدل حمل و نقل آگاه شدند. وقتی که کارکنان سفارت انگلستان برای اولین بار دوچرخه را به ایران آوردند و بعد برخی مغازه دارها هر چند اندک شروع به کرایه دادن دوچرخه‌ها به مردم کردند. اگر چه کشورهای اروپایی در استفاده از دوچرخه به عنوان یک مدل حمل و نقل عمومی همچنان پرآوازه‌اند، اما این چین کشور ۵۰۰ میلیون دوچرخه است که توانسته در تمام این سال‌ها، رتبه نخست دوچرخه سواری را از آن خود کند. جمعیت بالای چین البته پذیرش این عدد را راحت می‌کند، اما نکته جالب توجه اینجاست که ۶۰ درصد اهالی شانگهای از دوچرخه به عنوان حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند و در چین ۳۷ درصد تردها با دوچرخه انجام می‌شود. رتبه دوم دوچرخه سواری دنیا، نصیب بلژیکی‌ها می‌شود. ۵ میلیون و ۲۰۰ هزار دوچرخه سهم بلژیک از دوچرخه‌های دنیا است. یک دوچرخه گر انقیمت و با کیفیت بالای ترمز و تایرهای مناسب در خانه نقطه تمایز یک بلژیکی تقلبی از اصل است! ۳ میلیون و ۸۰۰ هزار دوچرخه، سوئیس را در رتبه سوم قرار می‌دهد. ۲۲ میلیون و ۵۴۰ هزار دوچرخه، ژاپن را با توجه به جمعیت ۱۲۷ میلیونی اش در رتبه چهارم قرار داده و بعد از آن به ترتیب فنلاند، نروژ، سوئد، آلمان، دانمارک و هلند قرار می‌گیرند. هلندی‌ها البته به پایتخت دوچرخه سواری جهان هم معروفند. در این کشور ۲۵ درصد رفت و آمدها با دوچرخه انجام می‌شود. تعداد بالای دوچرخه‌ها که بنا به آمار ۴ برابر خودروهاست، آمستردام را با مشکل کمبود پارکینگ مواجه کرده است.

به آمار و ارقام‌های داخلی، چند صد هزار دوچرخه را متصور می‌شوند و البته در نگاه عمیق‌تر به عدد یک یا دو میلیون می‌رسند. اما باور کنید یا نکنید تعداد دوچرخه‌های دنیا، یک ششم جمعیت کل دنیا است. یک میلیارد دوچرخه عددی است که نشان می‌دهد وضعیت دوچرخه سواری آنطورها هم که باید در سراسر دنیا بد نیست. و البته سؤال اصلی اینجاست، در برابر این تعداد دوچرخه، چه تعداد خودرودر دنیا وجود دارد؟ در این زمینه آمارهای متفاوتی اعلام می‌شود. جست و جوها در اینترنت بیش از آنکه شما را به تعداد کل خودروهای جهان راهنمایی کند، بیشتر به تولیداتی می‌رساند که جهان خودروها را از یکدیگر مجزای کند. باین همه طبق گفته مایکل رنر، پژوهشگر مؤسسه Worldwatch، تنها در سال ۲۰۱۳ یعنی حدود ۵ سال پیش، تعداد کل خودروهای سبک جهان از یک میلیارد - یک خودرو برای هر هفت نفر - فراتر رفته است. جدیدترین آمار اما از روند تولید خودرو در سال ۲۰۱۸ نشان می‌دهد که در این سال بیش از ۹۵ میلیون و ۶۳۴ هزار خودرو در دنیا تولید شده که سهم ایران از این رقم ۱۰۱۴ درصد بوده است. تعداد خودروهای ایران نیز بر اساس آمار می‌دهد که در سال ۹۴ از زبان وزیر راه و شهرسازی وقت اعلام می‌شود، چیزی در حدود ۱۷ میلیون خودرو است. البته پیش بینی‌های آقای وزیر برای کمتر از ۲۰ سال آینده نشان می‌دهد که تعداد خودروهای کشور به عدد ۵۰ میلیون هم خواهد رسید. دوچرخه سوارها البته در این سال‌ها، سهم بیشتری از تقاضاها را از آن خود کرده‌اند. حالا در هر سال بیش از ۱۰۰ میلیون دوچرخه تولید می‌شود که قرار است رکورد بیش از یک میلیارد دوچرخه در جهان را بزند. قرن ۱۹، زمان تولد دوچرخه سواری در دنیا اعلام می‌شود. وقتی که بالاخره دوچرخه سواری

مهم استفاده از دوچرخه‌های بیدود بودند که از سوی حناچی اعلام می‌شدند. بنابراین شهردار جدید تهران، در این دوره بیشترین توان خود را برای تثبیت فرهنگ دوچرخه سواری گذاشت و از این جهت اگر چه توانست روزهای رایگان را به تقویم دوچرخه سواری شهروندان وارد کند، اما با آزادسازی ورود دوچرخه به مترو، جایگاه ویژه‌ای را به دوچرخه سواران داد. با تأکید او، هم اکنون روزهای جمعه و ایام تعطیل و از ساعت ۲۱ شب به بعد، واگن‌هایی که با آرم دوچرخه از سایر واگن‌ها جدا شده، در اختیار دوچرخه سواران قرار دارد.

■ بیدوهای دوست داشتنی

آوازه دوچرخه سواری‌های حناچی این روزها آنقدر بالا رفته که خارجی‌های ساکن ایران را هم ترغیب کرده تا به کمپین سه شنبه‌های بدون خودرو بپیوندند. سفیر اتریش در ایران جزو اولین کسانیست که برای حضورش در دفتر حناچی از دوچرخه استفاده کرده است. «اشتفان شلتس» این کار خود را با هدف حمایت از پوییش «سه شنبه‌های بدون خودرو» انجام داد تا تقدیم دعوتنامه رسمی شهرداری به حناچی را با یک سبک نو آمیخته کند. حرکت جالب‌الالبته مورد استقبال خیلی‌ها قرار گرفت، اما بعد از اوفلا خبری از تکرار این اتفاق نیست. پیروز حناچی، بعد از اولین سفر رسمی اش به عراق، اتریش و آلمان را مقصد دومین سفر خارجی خود انتخاب کرد. شرکت در اجلاس یونیدو (سازمان توسعه صنعتی ملل متحد) بهانه سفر او به وین و بعد هم برلین بود. نقطه آغاز سفر حناچی البته از یادداشتی شروع شد که از او در یکی از روزنامه‌های وین منتشر شد. او در این یادداشت، رسماً از شهروندان وین دعوت کرد تا از بازار سنتی، امامزاده‌ها، مساجد بزرگ و کلیساهای مسیحیان تهران دیدن کنند. شاید یکی از مهم‌ترین نقاط قوت سفر اخیر حناچی به اتریش و آلمان، بحث بیدوهای دوست داشتنی باشد. روزی که بحث دوچرخه‌های هوشمند و رونقشان در پایتخت هشت و نیم میلیونی ایران موجب شد تا شهردار تهران، دست پر به دیدار هم صنفی‌هایش برود و بتواند با ارائه جدیدترین مدهای پاک، جلوی شهرداران اروپایی عرض اندام کند.

حناچی البته در این سفر نه تنها بحث دوچرخه را مطرح کرد که اتفاقاً از آمدن اسکوترهای برقی به خیابان‌های تهران هم خبر داد. ایده‌ای نو که همزمان با طرح آن در کشورهای توسعه یافته مطرح شد و از این جهت نام تهران را به عنوان یک پایتخت مدرن و پیشرفته رسانه‌ای کرد. مسکو جمله شهرهایی است که این روزها از سرویس‌های اشتراک گذاری اسکوترهای برقی استفاده می‌کند و شهرهای اروپایی به شدت دنبال عملی کردن این ایده در سطح خیابان‌های خود هستند. شهرداری تهران البته تسهیلات خوبی برای دوچرخه سواران ایجاد کرده و حمایت از صنعت دوچرخه‌سازی و توسعه استارت‌آپ‌های فعال در این حوزه را مهم‌ترین راهکار برای توسعه دوچرخه سواری در تهران می‌داند.

■ روز جهانی دوچرخه

دوچرخه‌ها هم روز جهانی دارند. ۱۹ آوریل، همان روزی است که دوره حاکمیت دوچرخه‌ها در شهر آغاز می‌شود. روزی که دوچرخه‌ها در برابر خودروها قدا علم می‌کنند و سیطره مطلق دودزاهای دوست نداشتنی در شهرهای بزرگ دنیا کاهش می‌یابد. شاید پیرسید دوچرخه‌هایی که برایشان یک روز جهانی در نظر گرفته شده، دقیقاً تعدادشان چقدر است؟ خیلی‌ها بتانگهی