



## اقبال شهروندان به دوچرخه‌های نارنجی

گزارشی از گسترش  
فرهنگ دوچرخه سواری در پایتخت

■ **حمیده امینی فر** / ۲۶ مرداد ۹۷ بود که طرح دوچرخه‌های اشتراکی یا همان بیدوها بر سر زبان‌ها افتاد. دوچرخه‌های نارنجی رنگ که خیلی زودتر از آنچه دیگران فکر می‌کردند، سر از کوچه‌ها و خیابان‌های تهران در آورد و در عرض چند ماه فراگیر شد. حالا تقریباً بیش از یک سال است که از تولد این بیدوهای دوست‌داشتنی می‌گذرد، شهروندان چشمشان به دیدن این رنگ‌ها در هر کجای شهر عادت کرده و خیلی‌ها هم که علاقه‌ای به دوچرخه سواری نداشته‌اند، به رکاب زدن در طول و عرض شهر رغبت پیدا کرده‌اند. اگرچه اجرای طرح دوچرخه‌های اشتراکی کمی قبل از آمدن پیروز حناچی، شهردار تهران کلید خورده بود، اما آمدن او و اصرارش بر پیوستن به کمپین سه‌شنبه‌های بدون خودرو و دعوت از اهالی کابینه و مسئولان دولتی و غیردولتی موجب شد تا همه! رکاب‌زن‌های او را علت اصلی فراگیر شدن بیدوها در تهران بدانند. (معصومه

ابتکار معاون امور زنان و خانواده رئیس‌جمهوری و محمدجواد آذری جهرمی وزارت ارتباطات دو عضوی بودند که زودتر از سایرین به دعوت اولبیک گفتند و اولی با مترو و دومی با دوچرخه، هر کدام یک سه‌شنبه بدون خودرو را به‌نام هیأت وزیران ثبت کردند.)

حناچی از زمانی که پایش به «بهشت» باز شد، مسیر ستارخان (منزل شخصی‌اش) تا اقامتگاه شهرداری جی‌ها را اقل در یک روز (سه‌شنبه‌ها) به استفاده از حمل‌ونقل پاک مثل دوچرخه اختصاص داد تا برخلاف برخی‌ها، فرهنگسازی برای گسترش استفاده از دوچرخه به‌جای خودروراز خودش شروع کند. این حرکت او که تقریباً به‌طور مداوم ادامه داشت، به‌جز زمانی که برای عمل جراحی‌اش از رکاب‌زدن منع شد، البته با انتقادات تند و تیزی هم همراه بود، خیلی‌ها در هر دو طیف ترجیح دادند که تمرکز بیش از حد حناچی بر استفاده از حمل‌ونقل پاک را مورد نقد قرار داده و از او بخواهند تا به همین

### گزارش

اندازه هم برگسترش خطوط مترو پافشاری کند. این انتقادات با واکنش‌های زیادی هم از سمت او و هم از طرف محسن پورسید آقایی، معاون حمل‌ونقل ترافیکش مواجه شد و آن‌ها را بر آن داشت تا به دفعات مکرر درباره اقداماتشان در مترو هم توضیح بدهند. آن روزها البته خیلی‌ها فکر نمی‌کردند که این ایده و تبلیغ آن یا به عبارتی «فرهنگسازی» از طریق آقای شهردار بتواند تا این اندازه با استقبال شهروندان مواجه شود. خیلی‌ها شیب تند تهران و شلوغی خیابان‌ها را بهانه می‌کردند تا بگویند این یک طرح شکست خورده خواهد بود. دلایلی که البته در سال‌های گذشته به‌عنوان مهم‌ترین ضعف برای ارتقای فرهنگ دوچرخه سواری در تهران معرفی می‌شد و در این دوره با اصلاحاتی توانسته بود تا در چند منطقه انتخابی، به نتایج خوبی منتهی شود. ضمن آنکه اجرای طرح خیابان کامل (خیابانی که هر چهار مدل حمل‌ونقل در آن سهم دارند) بخش ویژه‌ای از خیابان به دوچرخه سواران اختصاص خواهد یافت و این نگرانی‌ها تا حدود زیادی برطرف خواهد شد. تعداد دوچرخه‌های نارنجی حالا از عدد ۲۰۰ هزار هم فراتر رفته. روزانه بیش از ۳ هزار و ۵۰۰ سفر با دوچرخه انجام می‌شود و وضعیت دوچرخه‌های اشتراکی در سطح شهر نشان می‌دهد که علی‌رغم پرداخت هزینه، اما مردم ترجیحشان این است که کمتر از خودرو و شخصی استفاده کنند. پایین بودن نرخ بلیت حمل‌ونقل عمومی، البته از جمله دلایلی است که نرخ دوچرخه‌های اشتراکی را که در هر نیم ساعت استفاده، هزار و ۵۰۰ تومان تعیین شده، گران نشان می‌دهد. سهم ۴۰ درصدی آلودگی هوا به علت استفاده از خودروهای شخصی، افزایش آمار بیماران قلبی و دیابتی و مشکل ترافیک همواره سه دلیل

ویژه‌نامه روز  
جهانی شهرها  
آبان ۱۳۹۸

ایران