خبر

ایمن‌سازی معابر اطراف مدارس اصفهان در آستانه سال تحصیلی

مدیرکل امور اجرایی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان از اجرای طرح جامع ایمن‌سازی محدوده مدارس در مناطق پانزده‌گانه شهر با هدف افزایش ایمنی دانش‌آموزان و کاهش مخاطرات ترافیکی هم‌زمان با آغاز سال تحصیلی جدید خبر داد.

سید علی عبدالهی با اشاره به نزدیک‌شدن به زمان بازگشایی مدارس و افزایش تردد دانش‌آموزان در سطح شهر اظهار کرد: تأمین ایمنی دانش‌آموزان در مسیر رفت‌وآمد به مدارس یکی از اولویت‌های مهم معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان است و در همین راستا، طرح جامع ایمن‌سازی معابر منتهی به مدارس در تمام مناطق پانزده‌گانه شهر در دستور کار قرار گرفته است. او افزود: با آغاز سال تحصیلی، حجم تردد عابران پیاده و خودروها در محدوده مدارس افزایش پیدا می‌کند و به همین دلیل، اجرای اقدامات پیشگیرانه و ایمنی‌بخش برای کاهش خطرات احتمالی و ایجاد شرایط مناسب برای عبور دانش‌آموزان ضروری است. مدیرکل امور اجرایی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان گفت: در قالب این طرح، مجموعه‌ای از اقدامات ترافیکی شامل اجرای و بهسازی خط‌کشی‌های عابر پیاده، نصب و ساماندهی تابلوهای هشداردهنده و علائم ایمنی ویژه عبور دانش‌آموزان و همچنین اجرای تمهیدات آرام‌سازی ترافیک در محدوده مدارس پیش‌بینی شده است. عبدالهی خاطرنشان کرد: این اقدامات با توجه به شرایط هر محدوده و میزان تردد دانش‌آموزان انجام می‌شود تا رانندگان نیز با نزدیک‌شدن به محیط مدارس، نسبت به حضور دانش‌آموزان و ضرورت کاهش سرعت و رعایت مقررات ترافیکی آگاهی بیشتری داشته باشند. او با تأکید بر اهمیت همکاری شهروندان و رانندگان در تأمین ایمنی دانش‌آموزان تصریح کرد: تجهیزات و زیرساخت‌های ترافیکی زمانی بیشترین اثربخشی را خواهند داشت که همه کاربران معابر به‌ویژه رانندگان، مقررات را رعایت کنند و با احتیاط بیشتری در محدوده مدارس تردد داشته باشند. مدیرکل امور اجرایی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان افزود: مدیریت شهری با همکاری مناطق پانزده‌گانه و مجموعه‌های مرتبط، تلاش می‌کند پیش از آغاز رسمی سال تحصیلی، بخش عمده اقدامات پیش‌بینی‌شده برای ایمن‌سازی محدوده مدارس را اجرا کند تا دانش‌آموزان سال تحصیلی جدید را در شرایطی ایمن‌تر آغاز کنند. عبدالهی گفت: ایمنی کودکان و دانش‌آموزان در معابر شهری از مهم‌ترین اولویت‌های مدیریت ترافیک شهر است و اجرای مستمر طرح‌های ایمن‌سازی، اصلاح نقاط پرخطر و توسعه تجهیزات هشداردهنده در محدوده مراکز آموزشی با جدیت دنبال خواهد شد.

توقف ۱۷۱۸ کارگاه ساختمانی متخلف در اصفهان

مدیرکل پیشگیری و رفع تخلفات شهری شهرداری اصفهان از جلوگیری از فعالیت ۱۷۱۸ کارگاه ساختمانی متخلف و رفع تخلف ۲۳۸۲ متصدی صنفی طی پنج ماه نخست سال جاری خبر داد و گفت: در این مدت، اقدامات پیشگیرانه و قانونی برای مقابله با انواع تخلفات شهری در بخش‌های صنفی، ساختمانی و معابر انجام شده است.

مصطفی مرادیان‌نژاد با ارائه گزارشی از اقدامات و فعالیت‌های اداره کل پیشگیری و رفع تخلفات شهری شهرداری اصفهان طی پنج ماه نخست سال جاری اظهار کرد: برای رفع و پیشگیری از تخلف سد معبر در این مدت ۲۹۹۹ تذکر و ۱۲۸۲ اخطار صادر شد و تخلف ۲۳۸۲ متصدی صنفی رفع شده است. او افزود: ۹۲۲ اخطاریه با موضوع جلوگیری از نصب تابلوهای غیرمجاز طی فروردین، اردیبهشت، خرداد، تیر و مرداد سال جاری صادر و ۴۶۹ مورد نیز رفع تخلف شده است. مدیرکل پیشگیری و رفع تخلفات شهری شهرداری اصفهان با بیان اینکه طی پنج ماه نخست سال جاری در راستای جمع‌آوری خودروهای فرسوده رهاشده در معابر شهر ۱۸۱ اخطاریه صادر و ۱۳ دستگاه از این خودروها جمع‌آوری شده است، گفت: طی این مدت از بساط‌گستری و دست‌فروشی ۳۹۰ نفر جلوگیری شد و ۶۸۶ متکدی در این کلان‌شهر هدایت و ساماندهی شدند. مرادیان‌نژاد با بیان اینکه طی فروردین، اردیبهشت، خرداد، تیر و مرداد سال جاری در بخش کنترل ساختمان برای جلوگیری از ادامه فعالیت و تعطیلی کارگاه‌های ساختمانی متخلف یا بدون مجوز و پروانه از ۱۷۶ مورد احداث زمین بایر جلوگیری شده است، افزود: در این مدت از افزایش طبقات ۹۲ ساختمان، تعمیرات داخلی غیرمجاز ۸۳۹ ساختمان، تبدیل وضعیت ۱۰۹ ساختمان و فعالیت ۱۷۱۸ کارگاه ساختمانی متخلف نیز جلوگیری شده است. او ادامه داد: طی پنج ماه نخست سال جاری در راستای اجرای بند ۲۰ قانون شهرداری‌ها درباره رفع مزاحمت کارگاه‌های صنفی مزاحم از طریق اجرای تمهیدات و تعطیلی، ۱۷ رأی قضائی اجرا شده، همچنین بر اساس بند ۱۴ قانون شهرداری‌ها درباره رفع خطر از بناهای حادثه‌آفرین، چاله‌ها و اشیای مشرف به معابر عمومی ۲۷ رأی اجرا شده است. مدیرکل پیشگیری و رفع تخلفات شهری شهرداری اصفهان تصریح کرد: در راستای اجرای ماده ۱۱۰ قانون شهرداری‌ها طی فروردین، اردیبهشت، خرداد، تیر و مرداد سال جاری ۴۰ رأی در این کلان‌شهر اجرا شده است. مرادیان‌نژاد با اشاره به اقدامات مدیریت پیشگیری و رفع تخلفات شهری در بخش کنترل دفع ضایعات ساختمانی در سطح شهر همچون تعطیلی کارگاه‌های ایجادکننده سد معبر و پیشگیری از تخلیه مصالح و نخاله در معابر عمومی اظهار کرد: در این زمینه ۹۷۶ اخطار صادر و ۱۰۱ کارگاه ساختمانی متخلف نیز تعطیل شده است.

تبدیل کانون گردوغبار اصفهان به بوستان ۷.۵ هکتاری

شهردار اصفهان گفت: با اجرای یکی از پروژه‌های شاخص بازآفرینی شهری، عرصه رهاشده محله سودان که سال‌ها به‌عنوان یکی از کانون‌های تولید گردوغبار و ناهنجاری‌های شهری شناخته می‌شد، به یک فضای سبز و تفرجگاهی بزرگ برای استفاده شهروندان تبدیل شده است.

علی قاسم‌زاده با اشاره به افتتاح یکی از پروژه‌های شاخص در حوزه بازآفرینی شهری «به احترام مردم اصفهان» اظهار کرد: یکی از بهترین نظریه‌ها و پروژه‌های شهری با هدف خدمت‌رسانی به مردم در شمال اصفهان به بهره‌برداری رسید.

او افزود: محله «سودان» که در سال‌های گذشته رها شده بود و به‌عنوان یکی از کانون‌های اصلی تولید گردوغبار در فصل پاییز و بستری برای ناهنجاری‌های شهری محسوب می‌شد، با ورود شهرداری و تملک اراضی بایر، به یک بوستان بزرگ هفت‌تونیم هکتاری تبدیل شد.

شهردار اصفهان تصریح کرد: این بوستان ۷۵ هزار مترمربعی با رویکرد خانواده‌محور طراحی شده و در نوع خود بی‌نظیر است، از ویژگی‌های این فضای سبز می‌توان به ۵۰ سکوی ویژه نشستن خانواده‌ها، فضاهای بازی مجزا برای کودکان، نوجوانان و بزرگسالان و احداث آمفی‌تئاتر روباز با ظرفیت بیش از هزار نفر برای اجرای برنامه‌های فرهنگی و هنری اشاره کرد. قاسم‌زاده تصریح کرد: برای تملک و اجرای این پروژه که به بهبود امنیت و نشاط محله کمک بسیاری کرده، حدود ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است. او گفت: حفاظت و صیانت از این فضای زیبای شهری را به دست مردم همان منطقه می‌سپاریم و امیدواریم با مشارکت شهروندان شاهد حفظ این سرمایه ارزشمند باشیم.

شهردار اصفهان ادامه داد: هم‌زمان با آغاز به‌کار رسمی «ستاد مهر» و فراهم‌سازی شرایط شهر برای بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها به‌زودی از اتوبوس‌های دوکابین جدید برای تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کاهش سرفاصله خطوط تندرو رونمایی خواهیم کرد.

قاسم‌زاده خاطرنشان کرد: در آستانه سال تحصیلی جدید نیز شعار ویژه‌ای برای شهر اصفهان طراحی شده است که شهروندان به‌زودی در سطح این کلان‌شهر مشاهده خواهند کرد.

سفرهای شهری در تسخیر خودروها؛

چرا حمل‌ونقل عمومی هنوز انتخاب اول نیست؟

وقتی اتوبوس و مترو نتوانند شهروند را سریع و راحت به مقصد برسانند، خودروهای شخصی همچنان برنده انتخاب برای حمل‌ونقل روزانه است؛ معادله‌ای که تغییر آن، هم به ارتقای واقعی حمل‌ونقل عمومی و هم به بازنگری در سیاست‌های استفاده از خودرو نیاز دارد.

به گزارش ایمنا، هر روز بخش قابل توجهی از زندگی شهروندان از خانه تا محل کار و مدرسه گرفته تا مراکز درمانی، خرید، تفریح و دریافت خدمات در مسیرهای شهری سپری می‌شود؛ میلیون‌ها سفر روزانه‌ای که در شهرها انجام می‌شود، اگرچه در نگاه نخست تنها بخشی از فعالیت‌های معمول زندگی به‌نظر می‌رسد، اما در مقیاس شهری آثار گسترده‌ای بر کیفیت زندگی، زمان شهروندان، مصرف انرژی، آلودگی هوا، ترافیک و حتی نحوه استفاده از فضاهای شهری بر جای می‌گذارد و به‌همین دلیل شیوه جابه‌جایی شهروندان یکی از مهم‌ترین موضوعات پیش‌روی مدیریت شهری در شهرهای بزرگ و پرتردد جهان است.

موضوعی که دیگر نمی‌توان آن را تنها یک مسئله حمل‌ونقلی دانست. در شهری که بخش عمده سفرهای روزانه با خودروی شخصی انجام می‌شود، خیابان‌ها بیش از آنکه تنها مسیر حرکت باشند، به فضای اختصاص‌یافته به خودرو تبدیل می‌شوند. افزایش تعداد خودروها به‌طور طبیعی نیاز به معبر، پارکینگ و فضای بیشتر برای تردد و توقف را به دنبال دارد و در ادامه، پیامدهایی همچون افزایش تراکم ترافیک، اتلاف زمان، مصرف بیشتر سوخت، آلودگی هوا و کاهش کیفیت محیط شهری را تشدید می‌کند. از سوی دیگر، خودرومحوری تنها هزینه‌ای نیست که در سطح شهر دیده می‌شود؛ بخش قابل توجهی از هزینه واقعی آن نیز به شکل زمان از دست‌رفته، استهلاک خودرو، مصرف انرژی و هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم سفر بر شهروندان تحمیل می‌شود. در مقابل، حمل‌ونقل عمومی می‌تواند با جابه‌جایی تعداد بیشتری از شهروندان در مقایسه با خودروهای شخصی، ظرفیت معابر شهری را به شکل مؤثرتری استفاده کند و بخشی از فشار ناشی از سفرهای روزانه را از شبکه معابر کاهش دهد. اتوبوس و مترو زمانی می‌توانند نقش واقعی خود را در مدیریت سفرهای شهری ایفا کنند که شهروندان بتوانند روی آن‌ها برای رفت‌وآمد روزانه خود حساب کنند، یعنی شبکه‌ای در دسترس، منظم، سریع، قابل پیش‌بینی و متناسب با نیازهای واقعی شهر داشته باشند. در چنین شرایطی، حمل‌ونقل عمومی دیگر تنها یکی از گزینه‌های جابه‌جایی نیست، بلکه به ستون اصلی نظام سفرهای روزمره شهر تبدیل می‌شود. از همین‌جا یکی از مهم‌ترین چالش‌های مدیریت شهری آغاز می‌شود؛ اینکه چگونه می‌توان ظرفیت موجود حمل‌ونقل عمومی را به‌گونه‌ای به کار گرفت که سهم بیشتری از سفرهای روزانه شهروندان را پوشش دهد. پاسخ به این پرسش تنها در افزایش تعداد اتوبوس‌ها یا توسعه خطوط مترو خلاصه نمی‌شود. توسعه ناوگان، اگر با افزایش کیفیت، کاهش زمان انتظار، پوشش مناسب شبکه، هماهنگی میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و فراهم‌شدن امکان دسترسی آسان از مبدأ تا مقصد همراه نباشد، به‌تنهایی نمی‌تواند الگوی سفر شهروندان را تغییر دهد. شهروند زمانی خودروی خود را در خانه می‌گذارد که احساس کند گزینه جایگزین نه‌تنها ارزان‌تر یا در دسترس‌تر، بلکه از نظر زمان، آسایش و اطمینان نیز می‌تواند پاسخگوی نیاز او باشد. در بسیاری از شهرها، سیاست حمل‌ونقل عمومی کنار سیاست‌های مدیریت تقاضای سفر تعریف می‌شود. به این معنا که مدیریت شهری از یک سو تلاش می‌کند حمل‌ونقل عمومی را توسعه دهد و کیفیت آن را ارتقا دهد و از سوی دیگر، هزینه و دشواری استفاده از خودروی شخصی را به‌گونه‌ای مدیریت کند که انتخاب خودرو برای سفرهای غیرضروری، به گزینه‌ای کم‌هزینه‌تر از حمل‌ونقل عمومی تبدیل نشود. سیاست‌های پارک خودرو، شیوه استفاده از فضای حاشیه‌ای خیابان‌ها، هزینه توقف، قیمت سوخت و مدیریت معابر، در کنار توسعه حمل‌ونقل عمومی، بخشی از همین مجموعه سیاست‌ها به‌شمار می‌روند. در واقع، نمی‌توان از شهروند انتظار داشت که تنها با توصیه و فرهنگ‌سازی، خودرو شخصی خود را کنار بگذارد؛ همان‌طور که نمی‌توان تنها با افزایش محدود ناوگان، انتظار تغییر گسترده در رفتار سفر داشت. انتخاب وسیله سفر حاصل مجموعه‌ای از شرایط است؛ شهروند زمان، هزینه، راحتی، امنیت، دسترسی و قابلیت اطمینان هر گزینه را در تجربه روزمره خود مقایسه می‌کند و بر اساس آن تصمیم می‌گیرد. بنابراین اگر قرار است سهم حمل‌ونقل عمومی در سفرهای شهری افزایش پیدا کند، باید مجموعه‌ای از عوامل هم‌زمان مورد توجه قرار گیرد تا استفاده از حمل‌ونقل عمومی برای شهروندان به انتخابی واقعی و عملی تبدیل شود. در این میان، مسئله پارک خودرو نیز به یکی از حلقه‌های مهم سیاست‌گذاری حمل‌ونقل شهری تبدیل شده است. وقتی فضای عمومی خیابان به‌راحتی و با هزینه پایین در اختیار خودرو قرار می‌گیرد، بخشی از شهر در عمل برای توقف خودرو اختصاص پیدا می‌کند و استفاده از خودروی شخصی برای شهروند جذاب‌تر می‌شود. در مقابل، مدیریت هوشمندانه و هدفمند پارک خودرو می‌تواند در کنار یک شبکه حمل‌ونقل عمومی کارآمد، به کاهش وابستگی به خودرو کمک کند.

البته این سیاست زمانی می‌تواند موفق باشد که همزمان، جایگزین مناسبی برای شهروند فراهم شده باشد، چراکه سختگیری در استفاده از خودرو بدون ایجاد دسترسی مناسب به حمل‌ونقل عمومی، تنها بخشی از مسئله را جابه‌جا می‌کند. هزینه استفاده از خودروی شخصی نیز در تصمیم شهروندان بی‌تأثیر نیست. قیمت سوخت، هزینه نگهداری و تعمیرات، استهلاک، هزینه پارک و ارزش زمانی سفر، همگی بخشی از هزینه واقعی جابه‌جایی با خودرو هستند، اما در بسیاری از مواقع، شهروند در تصمیم روزمره خود همه این هزینه‌ها را به‌صورت یک‌جا محاسبه نمی‌کند. در نتیجه ممکن است خودرو شخصی در مقایسه با حمل‌ونقل عمومی گزینه‌ای ارزان‌تر یا دست‌کم راحت‌تر به نظر برسد، در حالی که محاسبه دقیق هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم می‌تواند تصویر متفاوتی ارائه دهد. با این حال، تغییر رفتار سفر شهروندان فرایندی تدریجی است و نمی‌توان انتظار داشت که یک سیاست منفرد، به‌سرعت الگوی جابه‌جایی در شهر را دگرگون کند. تجربه بسیاری از شهرها نشان می‌دهد که افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی زمانی پایدار خواهد بود که مجموعه سیاست‌های عرضه و تقاضا در کنار یکدیگر قرار گیرند؛ از توسعه زیرساخت و افزایش ظرفیت ناوگان گرفته تا بهبود کیفیت خدمات، کاهش زمان انتظار، ایجاد اتصال مناسب میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و مدیریت استفاده از خودروی شخصی. در این میان، اعتماد شهروندان به شبکه حمل‌ونقل عمومی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ مسافر باید بداند چه زمانی به ایستگاه می‌رسد، چه مدت منتظر می‌ماند و با چه میزان اطمینان می‌تواند به مقصد برسد. این موضوع در شهری همچون اصفهان که روزانه حجم بالایی از سفرهای درون‌شهری در آن انجام می‌شود، اهمیت دوچندانی دارد. توسعه حمل‌ونقل عمومی و افزایش سهم آن از سفرهای روزانه، نه‌تنها می‌تواند به کاهش فشار بر شبکه معابر کمک کند، بلکه در صورت فراهم شدن کیفیت و دسترسی مناسب، می‌تواند بخشی از هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی ناشی از خودرومحوری را نیز کاهش دهد. به‌همین دلیل، بحث درباره حمل‌ونقل عمومی در نهایت بحث درباره این است که شهروندان چگونه باید بتوانند بخش بیشتری از نیازهای روزمره خود را بدون وابستگی دائمی به خودروی شخصی پاسخ دهند. اما در مسیر تحقق این هدف، یک پرسش اساسی همچنان پابرجاست: چرا با وجود توسعه حمل‌ونقل عمومی، بسیاری از شهروندان هنوز خودرو شخصی را برای سفرهای روزمره ترجیح می‌دهند؟ آیا مسئله اصلی کمبود ناوگان است یا کیفیت و قابلیت اعتماد خدمات؟ زمان انتظار و آسان شدن دسترسی تا چه اندازه در انتخاب شهروندان اثر دارد؟

آیا شبکه کنونی حمل‌ونقل عمومی می‌تواند سفر را از مبدا تا مقصد پوشش دهد یا شهروند همچنان برای بخشی از مسیر به خودروی شخصی وابسته است؟ و در نهایت، چه ترکیبی از توسعه حمل‌ونقل عمومی، سیاست‌های پارک خودرو و مدیریت هزینه استفاده از خودرو می‌تواند رفتار سفر شهروندان را تغییر دهد؟

پارک حاشیه‌ای منسوخ شده است؛ سیاست‌های پارک خودرو باید سخت‌گیرانه شود

ابوالفضل قربانی، رئیس کمیسیون هوشمندسازی و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر اصفهان اظهار می‌کند: موضوع گرایش شهروندان به استفاده از خودروی شخصی تک‌عاملی نیست و عوامل متعددی در این زمینه دخیل هستند. او می‌افزاید: شاید یکی از دلایل اصلی این باشد که حمل‌ونقل عمومی به اندازه کافی و در حد انتظار در دسترس شهروندان قرار ندارد، از سوی دیگر، تردد با خودروی شخصی در محاسبات اولیه شهروندان ارزان‌تر به نظر می‌رسد؛ هرچند اگر این هزینه‌ها دقیق و کارشناسی محاسبه شود، مشخص خواهد شد که شهروندان در حال حاضر هزینه بسیار بالایی را از جیب خود برای هر جابه‌جایی با خودروی شخصی پرداخت می‌کنند که البته پایین بودن قیمت حامل‌های انرژی در این محاسبات و گرایش اولیه بسیار مؤثر است. رئیس کمیسیون هوشمندسازی و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر اصفهان تصریح می‌کند: عامل دیگر، سبک زندگی کنونی شهروندان است که تغییر آن چندان آسان نیست، در سبک زندگی امروز، تأمین نیازها اغلب در فاصله‌های دورتر از محل سکونت تعریف شده است؛ در حالی که امکان تأمین همان نیازها در نزدیک‌ترین محل وجود دارد، به‌عنوان نمونه، بسیاری از خانواده‌ها فرزندانشان را در مدارسی ثبت‌نام می‌کنند که فاصله زیادی از منزل دارد؛ تا جایی که گاهی شاهدیم فردی مدرسه‌ای در نزدیکی منزل فرد دیگری انتخاب می‌کند و آن شخص نیز متقابلاً عکس این عمل را انجام می‌دهد. قربانی ادامه می‌دهد: نابرابری در سطح ارائه خدمات در نقاط مختلف نیز این موضوع را تشدید کرده است، بنابراین اگر شبکه یکپارچه حمل‌ونقل شکل بگیرد، زمان انتظار به حداقل برسد و یک «حمل‌ونقل عمومی لذت‌بخش» فراهم شود، تمایل به استفاده از وسایل نقلیه شخصی کاهش خواهد یافت. او می‌افزاید: موضوع دیگر، سیاست‌گذاری‌های حوزه پارک خودرو است که در حال حاضر رویکرد مناسبی ندارد، سیاست‌های مربوط به پارکینگ باید سخت‌گیرانه باشد، چراکه امروزه در همه شهرهای بزرگ و پیشرفته دنیا، پارک حاشیه‌ای در کنار خیابان‌ها منسوخ شده و استفاده از پارکینگ‌ها هزینه‌های بسیار بالایی دارد. قربانی تاکید می‌کند: همین کار عاملی بازدارنده و محرک برای هدایت شهروندان به سمت حمل‌ونقل عمومی است، البته مشروط به اینکه حمل‌ونقل عمومی به‌صورت سریع، آسان و راحت در اختیار مردم باشد، درباره تأثیر قیمت سوخت و هزینه‌های خودرو نیز ممکن است این متغیر در ابتدا تغییر رفتاری ملموسی ایجاد نکند، اما به مرور اثرگذار خواهد بود، البته من با سیاست‌های ناگهانی و شوک‌درمانی موافق نیستم؛ با این حال معتقدم قیمت حامل‌های انرژی در بخش حمل‌ونقل عمومی باید پایین و حمایتی و در بخش خودروهای شخصی واقع‌بینانه باشد.

حمل‌ونقل شهری در دوراهی خودروهای شخصی و ناوگان عمومی

علی نادران، دکتری حمل‌ونقل می‌گوید: حل مسئله جابه‌جایی در شهرها نیازمند ایجاد توازن میان تقاضای سفر و ظرفیت پاسخگویی شبکه حمل‌ونقل است و نمی‌توان با حذف یا محدود کردن یک شیوه، بدون فراهم کردن گزینه جایگزین، مسئله را مدیریت کرد. او با اشاره به وضعیت حمل‌ونقل عمومی در سال‌های اخیر می‌افزاید: در حدود یک دهه گذشته، توسعه متناسب ناوگان عمومی برای جایگزینی سفرهای خودرویی اتفاق نیفتاده است، در حالی که از شهروندان همچنان انتظار می‌رود برای انجام امور روزمره خود از خودرو شخصی کمتر استفاده کنند. دکتری حمل‌ونقل ادامه می‌دهد: کاهش تعداد وسایل نقلیه عمومی از جمله اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی در بسیاری از شهرها ظرفیت جابه‌جایی عمومی را محدود کرده است، بنابراین نمی‌توان از مردم خواست الگوی سفر گذشته خود را حفظ کنند، اما ابزار مناسب برای انجام این سفرها را در اختیار نداشته باشند. نادران با بیان اینکه سیاست جایگزینی سفرهای خودرویی با حمل‌ونقل عمومی نیازمند متولی مشخص و برنامه‌ریزی دقیق است، تصریح می‌کند: باید روشن شود چه نهادها و دستگاه‌هایی مسئول طراحی و اجرای سیاست‌های جایگزینی خودرو شخصی با حمل‌ونقل همگانی بوده‌اند و عملکرد آن‌ها در این زمینه چگونه ارزیابی می‌شود. او اضافه می‌کند: الگوی استفاده از حمل‌ونقل عمومی برای همه گروه‌های جامعه یکسان نیست؛ برخی گروه‌ها از جمله دانش‌آموزان، سالمندان و افرادی با محدودیت‌های جسمی ممکن است دسترسی یا توانایی استفاده آسان از ناوگان عمومی را نداشته باشند. به همین دلیل، اصل وجود خودروی شخصی در جامعه قابل حذف نیست، اما باید میزان مطلوب آن بر اساس مطالعات دقیق مشخص شود.

کاهش سفرهای شهری؛ فرصتی که هنوز به چشم نمی‌آید

نادران با اشاره به تغییر سبک زندگی و توسعه خدمات غیرحضوری می‌گوید: بخشی از سفرهای روزانه شهروندان به‌دلیل گسترش خرید اینترنتی، خدمات بانکی آنلاین و دولت الکترونیک کاهش یافته است؛ با این حال این کاهش هنوز به اندازه‌ای نیست که بتواند فشار ناشی از افزایش تقاضای سفر و محدودیت ظرفیت حمل‌ونقل عمومی را جبران کند. او می‌افزاید: در کنار این ظرفیت، راهکارهایی مانند دورکاری و هم‌پیمایی نیز می‌توانند تعداد سفرهای ضروری را کاهش دهند و بخشی از تقاضای موجود برای جابه‌جایی را مدیریت کنند. دکترای حمل‌ونقل با تأکید بر پیامدهای استفاده گسترده از خودروی شخصی خاطرنشان می‌کند: در روزهایی که حجم استفاده از خودرو افزایش پیدا می‌کند، آثار آن بر آلودگی هوا، ترافیک، مصرف سوخت و حتی اقتصاد کشور بیشتر نمایان می‌شود؛ با این حال محدود کردن خودرو باید هم‌زمان با ایجاد یک گزینه قابل اتکا برای جابه‌جایی شهروندان انجام شود. نادران ادامه می‌دهد: اگر قرار است استفاده از خودروهای شخصی کاهش پیدا کند، باید پیش از آن شبکه حمل‌ونقل عمومی از نظر ظرفیت، دسترسی و کیفیت خدمات تقویت شود، همچنین در صورت حرکت به سمت خودروهای برقی، نمی‌توان تنها به تولید یا ورود خودرو اکتفا کرد و باید زیرساخت‌های لازم برای شارژ و تردد این وسایل نیز توسعه پیدا کند. او تصریح می‌کند: مسئله، فقط آلودگی هوا یا ترافیک نیست، حتی در شرایطی که این دو مشکل وجود نداشته باشد، تکیه گسترده بر خودروی شخصی پیامدهای مختلفی برای شهر دارد؛ اگر نظام حمل‌ونقل عمومی کارآمد، در دسترس و قابل اعتمادی ایجاد شود، آن زمان می‌توان سیاست‌های جدی‌تری برای کاهش وابستگی به خودروی شخصی دنبال کرد. نادران تأکید می‌کند: مسیر درست، تقابل میان خودروی شخصی و حمل‌ونقل عمومی نیست، بلکه باید میزان واقعی نیاز به خودرو مشخص شود و برای سفرهای قابل جایگزینی، شبکه‌ای عمومی و کارآمد در اختیار شهروندان قرار گیرد.

خبر

جشنواره فیلم کودک، از ۱۱ مهر در اصفهان

دبیر سی‌وهشتمین جشنواره بین‌المللی فیلم‌های کودکان و نوجوانان از آغاز اکران‌های این رویداد از یازدهم مهر سال جاری در سینماهای اصفهان خبر داد و گفت: هم‌زمان با نمایش فیلم‌ها، برنامه‌های متنوعی برای کودکان و نوجوانان در نقاط مختلف شهر برگزار خواهد شد.

امیرحسین ستوده‌فر در برنامه رادیویی «صدای شهر» اظهار کرد: تکلیف سی‌وهشتمین جشنواره بین‌المللی فیلم‌های کودکان و نوجوانان مشخص شد و تفاهم‌نامه این رویداد مهم بین‌المللی توسط شهردار اصفهان و دبیر جشنواره با حضور استاندار اصفهان و معاون وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی امضا شد؛ با این اقدام، به‌طور رسمی وارد فاز اجرایی جشنواره شدیم و امیدواریم برنامه‌های بسیار شاد و باکیفیتی را برای کودکان و نوجوانان تدارک ببینیم. او افزود: جشنواره سی‌وهشتم با شعار «رویای کودکان در پرده نقش جهان» برگزار می‌شود، اگرچه در حال حاضر به‌دلیل از دست دادن نوگلان عزیزمان در میناب و شهر اصفهان، سوگوار هستیم و فضای اندوهگینی داریم، اما تمام تلاش خود را به کار خواهیم بست تا جشنواره را با کیفیت بسیار مطلوب برگزار کنیم.

دبیر سی‌وهشتمین جشنواره بین‌المللی فیلم‌های کودکان و نوجوانان گفت: طبق گزارش‌های دریافتی از دبیرخانه جشنواره در تهران، استقبال از فراخوان بسیار خوب بوده است، به‌طوری که تعداد فیلم‌های متقاضی نسبت به سال‌های گذشته افزایش داشته است و ما با دست پُر و مجموعه‌ای از فیلم‌های باکیفیت به استقبال اکران‌ها می‌رویم. ستوده‌فر با بیان اینکه شهروندان و همشهریان را از یازدهم تا شانزدهم مهر، دعوت می‌کنم تا در سینماهای شهر اصفهان حضور پیدا کنند، افزود: علاوه بر اکران فیلم‌ها، در جای‌جای شهر برنامه‌های جمعی متنوعی خواهیم داشت، حتی در موکب‌های سطح شهر نیز برنامه‌های ویژه‌ای برای کودکان در نظر گرفته شده است که حضور گرم و پرشور مردم، موجب رونق و باشکوه‌تر برگزار شدن این رویداد بین‌المللی خواهد شد و ما مشتاقانه منتظر میزبانی از آن‌ها هستیم.

سایبان‌های مکانیزه؛ گامی برای آسایش شهروندان

مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان از پیشرفت طرح اجرای سایبان‌های مکانیزه و مبلمان شهری میدان امام علی (ع) خبر داد و گفت: این طرح با هدف ایجاد فضایی دلپذیرتر برای حضور شهروندان، ارتقای آسایش در فضای باز میدان و تقویت زیبایی و هویت بصری این مجموعه شهری در حال اجرا است.

حمید قنادنیا اظهار کرد: طرح اجرای سایبان‌های مکانیزه و مبلمان شهری میدان امام علی(ع) با همکاری شهرداری منطقه ۳ اصفهان و با هدف ارتقای کیفیت حضور شهروندان در این فضای شهری و ایجاد شرایط مناسب‌تر برای استفاده از میدان در حال اجراست. او افزود: میدان امام علی (ع) یکی از فضاهای مهم شهری اصفهان است که ظرفیت قابل توجهی برای حضور، مکث و تعامل شهروندان دارد، از این‌رو، سازمان زیباسازی تلاش کرده است با اجرای سایبان‌های مکانیزه و مبلمان شهری، شرایط مناسب‌تری برای استفاده از این میدان فراهم کند و کیفیت حضور مردم در آن را ارتقا دهد. مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان تصریح کرد: سایبان‌ها به‌عنوان یکی از عناصر کاربردی این پروژه، با هدف ایجاد سایه و فراهم‌کردن آسایش بیشتر برای شهروندان طراحی شده‌اند تا استفاده از فضای باز میدان به‌ویژه در زمان تابش آفتاب، مطلوب‌تر شود. این سازه‌ها در کنار مبلمان شهری، می‌توانند زمینه‌ای برای مکث، استراحت و حضور دلپذیرتر خانواده‌ها و شهروندان در میدان ایجاد کنند. قنادنیا با اشاره به ویژگی‌های این سایبان‌ها ادامه داد: سازه‌ها به‌صورت برقی و مکانیزه طراحی شده‌اند و امکان باز و بسته شدن آن‌ها از طریق کنترل از راه دور فراهم است؛ این قابلیت، انعطاف‌پذیری بیشتری برای مدیریت سایه و استفاده از فضای میدان ایجاد می‌کند و در عین حال، جلوه‌ای نوین و کاربردی به محیط شهری می‌بخشد. او خاطرنشان کرد: نمونه اولیه این سایبان‌ها پیش‌تر نصب شده و پس از اجرای فونداسیون‌ها، مراحل تکمیلی پروژه شامل نصب سایر پایه‌ها و پارچه سایبان‌ها در حال پیگیری است و تلاش می‌کنیم با تکمیل این مجموعه، فضایی هماهنگ و متناسب با نیازهای شهروندان در میدان شکل گیرد. مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان گفت: در طراحی و اجرای این پروژه، توجه به زیبایی بصری در کنار کارکرد سازه‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد. سایبان‌ها و مبلمان شهری باید به‌گونه‌ای کنار یکدیگر قرار گیرند که ضمن پاسخ‌گویی به نیازهای روزمره مردم، با هویت و ویژگی‌های میدان امام علی (ع) نیز هماهنگ باشند و به ارتقای کیفیت منظر شهری کمک کنند. قنادنیا افزود: نگاه ما به مبلمان شهری تنها نصب تجهیزات در فضای عمومی نیست، بلکه تلاش می‌کنیم عناصری طراحی و اجرا شوند که شهروندان بتوانند از آن‌ها استفاده کنند، در کنار آن‌ها مکث داشته باشند و احساس راحتی بیشتری در محیط شهری تجربه کنند، سایبان‌های مکانیزه نیز با همین رویکرد، ترکیبی از زیبایی، فناوری و کارکرد را در فضای میدان ارائه می‌کنند. او ادامه داد: ایجاد فضاهای سایه‌دار و تجهیز میدان به مبلمان مناسب، می‌تواند به افزایش جذابیت محیط برای حضور خانواده‌ها، تقویت تعاملات اجتماعی و استفاده بهتر از ظرفیت‌های فضای عمومی کمک کند. هدف این است که میدان امام علی (ع) علاوه بر جایگاه تاریخی و شهری خود، فضایی مطلوب‌تر برای زندگی روزمره شهروندان باشد.