

همه ظرفیت‌های حمل‌ونقل

اصفهان پای کار ستاد مهر

جانشین رئیس ستاد مهر شهرداری اصفهان از به‌کارگیری تمام توان و ظرفیت‌های ناوگان حمل‌ونقل و اجرای اقدامات گسترده ایمن‌سازی و ساماندهی ترافیکی در آستانه بازگشایی مراسم برای آسان شدن تردد ایمن و روان دانش‌آموزان و شهروندان خبر داد. سید علی عبدالهی با اشاره به برنامه‌ریزی‌های ویژه مدیریت شهری در آستانه سال تحصیلی جدید اظهار کرد: با آغاز به کار ستاد مهر، مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ فنی و اجرایی و حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل و ترافیک تعریف شده است تا تردد دانش‌آموزان و خانواده‌ها در کمال آرامش، نظم و ایمنی انجام پذیرد. او با تأکید بر آماده‌سازی و بهسازی زیرساخت‌های ترافیکی پیرامون مراکز آموزشی و معیار اصلی شهر افزود: بمنظور افزایش خوالایی مسیرها و ارتقای ایمنی عبور و مرور، طرح جامع نوسازی، اصلاح و ساماندهی تابلوها و علائم ترافیکی در سطح مناطق انجام شده و آلمان‌ها یا علائم آسیبدیده تعویض و به‌روزرسانی شده است. جانشین رئیس ستاد مهر شهرداری اصفهان با اشاره به زیباسازی و ایمن‌سازی بصری معابر تصریح کرد: رنگ‌آمیزی آلمان‌های ترافیکی، خط‌کشی‌های عابر پیاده شست‌وشو و پاک‌سازی تابلوها و تجهیزات راهنمایی و رانندگی به‌ویژه در مجاورت مدارس و تقاطع‌های پرتردد با سرعت و دقت در حال انجام است تا علاوه بر بهبود سیمای شهری، ضریب ایمنی تردد به میزان چشمگیری افزایش پیدا کند. عبدالهی با تأکید بر اینکه خدمت‌رسانی مطلوب به دانش‌آموزان شهر در اولویت اقدامات ستاد مهر قرار دارد، خاطرنشان کرد: شهرداری اصفهان با هم‌اقدامی تمام بخش‌های اجرایی، انتظامی و خدمات‌رسان، همه توان و ظرفیت موجود را به میدان آورده است تا آغاز سال تحصیلی با کمترین گره ترافیکی و باالترین سطح آسایش برای شهروندان رقم بخورد.

بوم‌شهر الگوی مشارکت در هنر شهری اصفهان است

مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان گفت: با طراحی الگوی «بوم‌شهر» تلاش کردیم ظرفیت دانشگاه‌ها، هنرستان‌ها و استعدادهای هنری را وارد عرصه هنر شهری کنیم و در نهایت به الگویی برای مشارکت در زیباسازی و ارتقای کیفیت فضای شهری دست یابیم. حمید قانلیان با تأکید بر ضرورت توجه به سطح درک مخاطبان در طراحی آثار هنری افزود:اگر کارهای هنری به سمت مفاهیم انتزاعی حرکت کند، درک آن برای عموم مردم دشوار می‌شود و از سوی دیگر، اگر طرح‌ها بیش از حد عام باشند، ذی‌فغان و شهرزدان، شأن و هویت اصفهان را بالاتر از اینگونه طرح‌ها می‌دانند؛ بنابراین فعالیت در این حوزه نیازمند دقت و توجه ویژه است.

مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان تصریح کرد: در کارهای مشارکتی، سیاست‌گذاری، کنترل و هدایت اهمیت بسیاری دارد و اگر پیش از اجرا به این موارد توجه نشود، نتیجه آن می‌تواند ایجاد آلودگی بصری در فضای شهری باشد. قانلیان با اشاره به اقدامات سازمان زیباسازی در دو بخش پیرایش و آرایش شهری گفت: پیرایش شهری به معنای حذف نازنایی‌ها، از اهمیت بیشتری نسبت به مرحله آرایش شهری برخوردار است و باید در اولویت قرار گیرد. او با بیان اینکه شهرداری در حوزه زیباسازی با نهادهای برون‌سازمانی مانند شرکت برق و متاوربات نیز فصل مشترک دارد ادامه داد: با هدایت و سیاست‌گذاری در طراحی ساختمان‌ها می‌توان زمینه مشارکت را فراهم کرد؛ به‌عنوان نمونه، می‌توان بخشی از ملک شخصی را که در گذشته به‌عنوان «پیرزشین» در فضای بیرونی خانه‌ها طراحی می‌شد، با طراحی مناسب به فضای شهری و مبلمان شهری اضافه کرد.مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان خاطرنشان کرد: پس از اجرای یک اقدام مشارکتی، تعمیرات و نگهداری آن نیز بر عهده مشارکت‌کننده خواهد بود و در این زمینه لازم است ضوابط متناسب با هویت شهر تعریف شود. قانلیان با اشاره به تدوین ضوابط مبلمان شهری با رویکردهای جدید افزود: در این زمینه فصل جدیدی با عنوان «ضوابط تشریفاتی» تعریف شده است که می‌تواند زمینه مشارکت بیشتر شهروندان و مجموعه‌های مختلف را در زیباسازی فضای شهری فراهم کند. او گل‌فروشی‌ها و به نمایش گذاشتن جلوه‌های زیبای شهری، نورپردازی فضاهای دفاع شهری، تراس سبز، تردد خودروها با رنگ‌های متنوع و سنت وقف را از جمله مصایق زیباسازی و نقاط فصل مشترک در فضای شهری برشمرد.مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان با اشاره به همکاری با دانشگاه‌ها گفت: در حوزه مشارکت با دانشگاه‌ها به فصل مشترک «بوم‌شهر» رسیدیم و الگوی مناسبی طراحی شد تا دانشگاه‌ها را به صحنه هنر شهری بیاوریم. قانلیان ادامه داد: در این مسیر، استعدادهای دانش‌آموزان نیز دنبال می‌شود و برای تحقق این هدف از ظرفیت هنرستان‌ها نیز بهره خواهیم گرفت. او با بیان اینکه یکی از اولویت‌های سازمان، ایجاد یک «بوم‌شهر» در هر منطقه شهری است، افزود: «بوم‌شهر ۲۰۲۳» در پارک جدید شهر در منطقه ۱۲ اصفهان با موضوع «قطار» اجرا خواهد شد.مدیرعامل سازمان زیباسازی شهرداری اصفهان با اشاره به تجربه اجرای دو دوره نخست بوم‌شهر گفت: در بوم‌شهر اول و دوم، ۲۶۰ اثر از سوی ۱۷ دانشگاه به دبیرخانه ارسال شد که در نهایت ۸۵ اثر از میان آن‌ها به مرحله اجرا رسید. قانلیان با اشاره به سه محور تحول در این طرح تصریح کرد: «بلوغ زیرساخت»، «گسترش مقیاس» و «تکامل مدل» سه محور تحول در مسیر توسعه بوم‌شهر بوده است.

تلفن ارتباط خوانندگان: ۳۶۲۹۳۷۵۰

اصفهان

چهارشنبه ۰۱ مهر ۱۴۰۵ — سال یست و دوم — شماره ۵۴۹۰

معمای تک‌سرنشینی؛ چرا حمل‌ونقل عمومی انتخاب اول نیست



نیاز برخوردار باشد، بخش زیادی از شهروندان ترجیح می‌دهند از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند. از سوی دیگر، آموزش و تبیین لازم برای شهروندان انجام نشده است تا بدانند هزینه استفاده از حمل‌ونقل شخصی در جابه‌جایی‌های شهری به‌مراتب بیشتر از استفاده از حمل‌ونقل عمومی است، این در حالی است که در حمل‌ونقل عمومی، بیش از ۵۰ درصد هزینه حمل‌ونقل عمومی، علاوه بر مزایای مختلف، از نظر اقتصادی نیز برای شهروندان مقرون به‌صرفه‌تر است.

کاراحتی و در دسترس بودن خودروی شخصی چقدر در این انتخاب مؤثر است؟ آیا هزینه پایین استفاده از خودرو نیز این رفتار را تقویت کرده است؟

قیمت پایین انرژی در کشور نیز موجب شده است مردم احساس کنند استفاده از خودروی شخصی ممکن است هزینه کمتری برای آن‌ها داشته باشد، در حالی که آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از تردد بیش از حد خودروها در معابر شهر، آسایش‌های بلندمدتی را هم برای خود شهروندان و هم برای شهر ایجاد می‌کند. بیشتر خودروهای که مورد استفاده قرار می‌گیرند، به‌صورت تک‌سرنشین هستند. معنای این موضوع آن است که ما بجای استفاده از یک اتوبوس، بیش از ۱۰۰ خودرو را در سطح شهر به حرکت درمی‌آوریم؛ موضوعی که می‌تواند مشکلات زیادی ایجاد کند. بدیهی است زیرساخت‌های شهر پاسخگوی این حجم زیاد از خودروها و جابه‌جایی‌ها در شهر نیست و با هیچ اقدامی نیز نمی‌توان به‌سادگی زیرساخت‌های شهری را متناسب با رشد این حجم از خودروها تأمین کرد. بنابراین مسئله فقط تعداد خودروها نیست، بلکه نوع استفاده از خودرو و به‌ویژه گسترش سفرهای تک‌سرنشین نیز اهمیت زیادی دارد.

عمومی دارای ویژگی‌های لازم باشد و از استانداردهای مورد

کیفیت و ویژگی‌های گزینه‌های جایگزین نیز در این انتخاب نقش دارد؟

شاید یکی دیگر از دلایلی که برخی شهروندان ترجیح می‌دهند سفرهای درون‌شهری خود را با استفاده از خودروهای شخصی انجام دهند این است که خودرو از نقطه آغاز تا پایان سفر در اختیار آن‌ها قرار دارد. در مقابل، برای استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی، شهروند باید بخشی از مسیر را در نقطه آغاز و پایان سفر به‌صورت پیاده طی کند یا در طول سفر، مدهای حمل‌ونقلی خود را تغییر دهد. هرچند این موضوع به خودی خود یک مزیت از نظر سلامت و اقتصادی محسوب می‌شود، اما این مزایا برای مردم به‌خوبی تبیین نشده است. در نتیجه، استفاده از خودروی شخصی به‌عنوان ویژگی و امتیاز تلقی می‌شود و شهروند تصور می‌کند اینکه از ابتدای سفر، قصد خودروی شخصی در اختیارش باشد، یک مزیت است، در حالی که از حمل‌ونقل عمومی طی کرد و از مزایای آن بهره‌مند شد.

کار در میان سفرهای روزانه، سفرهای مرتبط با محل کار و مدرسه چه نقشی در افزایش خودروهای تک‌سرنشین دارند؟ آیا برای این گروه از سفرها راهکار مشخصی وجود دارد؟

در حال حاضر در بسیاری از سفرهایی که شهروندان برای رسیدن به محل کار انجام می‌دهند، شاهد خودروهای تک‌سرنشین در معابر شهر هستیم. در مقابل، در سفرهای مربوط به مدارس، در حال حاضر بخش بیشتری از جابه‌جایی‌ها با سرویس مدارس و حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود. اما درباره سفرهای محل کار، بدلیل اینکه دستگاه‌ها و نهادهای دولتی و سایر مجموعه‌هایی که از نیروی انسانی استفاده می‌کنند، برای ترویج و توسعه استفاده از حمل‌نقل عمومی یا ایجاد سرویس‌های خاص برای کارکنان خود، کار قابل قبولی انجام ندادند، همچنان شاهد استفاده گسترده از خودروهای شخصی هستیم؛ هرچند در برخی نقاط و مجموعه‌ها اقدامات خوبی انجام شده است. یکی از راهکارها برای کاهش استفاده از خودروی تک‌سرنشین، توسعه سرویس‌های حمل‌ونقل برای محل‌هایی است که تعداد زیادی کارمند و کارگر دارند. این سرویس‌ها می‌توانند بخش قابل توجهی از نیاز به استفاده

از خودروهای شخصی را پوشش دهند. در این میان، یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که می‌تواند در کاهش خودروهای تک‌سرنشین مطرح باشد، «هم‌پیمايي» است. این موضوع باید هم از سوی مدیریت شهری و هم مجموعه‌های مختلف و محل‌هایی که تعداد زیادی از کارکنان در آن‌ها حضور دارند، مورد توجه قرار گیرد. در محل‌هایی که تعداد زیادی کارمند دارند و کارکنان برای حضور در محل کار مجبور به استفاده از خودروهای شخصی خود هستند، توسعه هم‌پیمايي می‌تواند استفاده از خودروهای تک‌سرنشین را متغی کند، هزینه‌های جابه‌جایی را کاهش دهد و در نهایت ترافیک شهر را به‌طور چشمگیری کاهش دهد.

اگر هدف، تغییر رفتار سفر شهروندان باشد، چه مشوق‌هایی می‌تواند آن‌ها را به سمت سفر اشتراکی یا حمل‌ونقل عمومی سوق دهد؟ آیا فرهنگ‌سازی به‌تنهایی برای این تغییر کافی است؟

در حال حاضر استفاده از خودروهای تک‌سرنشین به شکل یک سبک زندگی مردم ما جای خود را باز کرده است و تهیه این رویکرد باید با فرهنگ‌سازی و اقدامات آموزشی و تهیه زیرساخت‌های لازم، شامل سخت‌افزاری و نرم‌افزاری تغییر کند. بنابراین نمی‌توان تنها با فرهنگ‌سازی انتظار تغییر رفتار داشت. در کنار آموزش و تبیین، باید زیرساخت‌هایی فراهم‌شود که شهروند زمانی که می‌خواهد از خودروی شخصی استفاده نکند، در واقعیت گزینه جایگزین مناسب در اختیار داشته باشد. باید توجه کنیم که راهی غیر از این نداریم که میزان استفاده از خودروهای شخصی را به حداقل برسانیم و هرچا امکان استفاده از راهکارهای جایگزین وجود دارد، از آن‌ها استفاده کنیم. یکی از این راهکارها می‌تواند استفاده از دوچرخه باشد؛ موضوعی که می‌تواند بهترین راهکار در بعضی سفرها باشد و این مسیری است که کل دنیا آن را طی کرده است. برای رسیدن الگویی «خودروی شخصی برای هر سفر» به الگوی «انتخاب وسیله مناسب برای هر سفر» باید مجموعه‌ای از اقدامات فرهنگی، آموزشی، زیرساختی و اجرایی کنار یکدیگر قرار گیرد تا شهروندان بتوانند متناسب با نوع و مقصد سفر خود، از گزینه مناسب استفاده کنند.

شهر هوشمند را در خدمت واقعی به شهروندان تعریف کنیم

همین ضرورت وجود دارد، اضافه کرد: باید در هر لحظه اطلاعات دقیقی از ظرفیت مراکز اسکان، تعداد چادرهای مستقر، ظرفیت باقی‌مانده و میزان استفاده از هر مرکز داشته باشیم.

اگر برای یک عملیات چندروزه پیش‌بینی می‌شود حجم قابل‌توجهی از مسافران وارد شهر شوند، می‌توان بر اساس داده‌های سال‌های گذشته، روند سفر، ظرفیت مراکز و سایر شاخص‌های مرتبط، میزان احتمالی به اسکان را از قبل برآورد کرد و برای آن برنامه داشت. او با اشاره به اینکه موضوع پارکینگ نیز نمونه بسیار ملموسی از یک نیاز واقعی شهروندان است، خاطرنشان کرد: شهروند یا مسافری که وارد اصفهان می‌شود باید بتواند از طریق سامانه‌های شهری وضعیت ظرفیت پارکینگ‌ها را در همان لحظه مشاهده کند و بر اساس اطلاعات واقعی، مقصد خود را انتخاب کند؛ منتقلی نیست شهروند مسیرپولانی را طی کند، در ترافیک بماند و در نهایت به پارکینگ برسد که ظرفیت آن تکمیل شده است. نایب رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: در گام بعدی حتی می‌توان به سمت خدماتی نظیر رزرو هوشمند پارکینگ رفت؛ به‌عنوان مثال فردی که می‌داند ساعت ۱۸:۰۰ عصر به یک بیمارستان یا مرکز مشخص مراجعه می‌کند، بتواند پیش از حرکت، ظرفیت پارکینگ‌های اطراف را مشاهده و در صورت وجود زیرساخت لازم جای پارک خود را رزرو کند. سامع با تأکید بر اینکه اگر قرار است اصفهان را یک شهر هوشمند بدانیم، باید این مفهوم را در خدمت واقعی به شهروند تعریف کنیم، بیان کرد: شهر هوشمند باید بتواند داده‌های شهری را جمع‌آوری کند، آن‌ها را به اطلاعات قابل استفاده تبدیل کند، روندها را بشناسد، آینده نزدیک را تا حد امکان پیش‌بینی کند و در نهایت امکان تصمیم‌گیری سریع و دقیق را برای مدیریت شهری فراهم آورد. او عنوان کرد: این مسیر نیز یک‌شبه ایجاد نمی‌شود و طبیعتاً همه پروژه‌ها را نمی‌توان هم‌زمان اجرا کرد، از این‌رو لازم است نیازهای شهری بر اساس میزان اثرگذاری، فوریت، هزینه، آمادگی زیرساختی و تعداد شهروندان بهره‌مند اولویت‌بندی شوند و گام‌ها کم پیش بروند.



نیز همین نگاه باید وجود داشته باشد؛ به‌عنوان مثال شهرداری باید بتواند میزان تولید و ورود پساب را به‌صورت مستمر رصد و بر اساس اطلاعات مربوط به فصل، بارندگی و الگوی مصرف، ظرفیت و فرآیندهای تصفیه را بهتر مدیریت کند. او ادامه داد: در حوزه پسماند نیز لازم است بتوانیم در ۲۴ ساعت گذشته چه میزان پسماند تر، خشک و ساختمانی تولید شده، این میزان نسبت به روزها و ماه‌های مشابه سال‌های گذشته چه تغییری داشته و بر اساس الگوهای موجود در ساعات و روزهای آینده چه حجمی از پسماند پیش‌بینی می‌شود. نایب رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: چنین اطلاعاتی می‌تواند مبنای دقیق‌تری برای تعیین تعداد خودروها، نیروها، مسیرها و زمان‌بندی فعالیت ناوگان خدمات شهری باشد. سامع با بیان اینکه در حوزه انرژی نیز شهر هوشمند باید بتواند یک تصویر لحظه‌ای و قابل اتکا از مصرف و تولید انرژی ارائه دهد، تأکید کرد: باید مشخص باشد نیروگاه‌های تجدیدپذیر شهری از جمله نیروگاه‌های موجود در مجموعه‌های همچون باغ فدک، باغ رضوان و سایر نقاط در هر مقطع چه میزان انرژی تولید می‌کنند و در مقابل، مصرف برق، آب و گاز

درخواست‌های سد معبر در اصفهان با قید فوریت رسیدگی می‌شود

رئیس اداره ارتباطات مردمی شهرداری اصفهان گفت: رفع سد معبر از مطالبات پرتکرار شهروندان است که از طریق سامانه ۱۲۷ مستمر پیگیری و برای رفع آن اقدامات قانونی و اجرایی انجام می‌شود. محمدتقی رفیعی در برنامه رادیویی «صدای شهر» اظهار کرد: سامانه ۱۲۷ شهرداری اصفهان به‌عنوان پل ارتباطی میان شهروندان و مدیریت شهری، مستمر پیگیر رفع معضلات «سد معبر» است، این موضوع یکی از پرتکرارترین درخواست‌های مردمی است که نیازمند درک متقابل شهروندان و آگاهی از قوانین مربوط به معابر عمومی است. او افزود: مصادیق سد معبر شامل موارد متعددی است که همکاران ما با قید فوریت به آن‌ها رسیدگی می‌کنند، از جمله خودروهای فرسوده و متوقف در کوچه‌ها و بن‌بست‌ها، دیوی مصالح ساختمانی و نخاله‌های عمرانی که مانع تردد باشند، فعالیت دستفروشان در پیاده‌روها، نصب غیرمجاز گلدان و باغچه در معابر، داربست‌های غیرایمن یا سدکننده مسیر، دک‌ها و کانکس‌های موقت، همچنین واحدهای صنفی که تلاا یا تجهیزات خود را در محدوده پیاده‌رو و معابر عمومی قرار می‌دهند؛ این موارد با اخطارهای قانونی و در صورت رفع نشدن، با برخورد اجرایی روبه‌رو خواهند شد. رئیس اداره ارتباطات مردمی شهرداری اصفهان تصریح کرد: تمام درخواست‌های ثبت‌شده در سامانه ۱۲۷ توسط واحدهای اجرایی پیگیری و نتیجه آن از طریق پیامک یا تماس تلفنی به شهروندان اطلاع‌رسانی می‌شود، همچنین اسکان پیگیری روند درخواست‌ها از طریق برنامه کاربردی «اصفهان من» و بخش «درخواست‌های من» فراهم است. رفیعی ادامه داد: بعضی درخواست‌ها خارج از حیطه اختیارات شهرداری است که در این موارد ضمن راهنمایی شهروندان، هماهنگی‌های لازم با سایر دستگاه‌های مربوط انجام می‌گیرد؛ برای نمونه، رسیدگی به املاک تاریخی نیازمند مجوز اداره میراث فرهنگی است، یا بررسی مزاحمت‌های ناشی از آلودگی‌های صوتی، نیازمند تأییدیه اداره بهداشت است و درباره بعضی تخلفات داخل املاک شخصی نیز، شهرداری ضمن انجام اقدامات اولیه، پرونده را برای رسیدگی نهایی به مراجع قضایی ارجاع می‌دهد.

بازنگری مدل اعزام نیرو و تأمین تجهیزات اربعین ۱۴۰۶

مسئول کمیته فرهنگی ستاد اربعین شهرداری اصفهان ضمن تشریح اقدامات انجام‌شده در مرز چنایه و کربلا، بر لزوم تغییر در مدل اعزام نیروها، تأمین زوهندگام تجهیزات و تفکیک حوزه‌های مأموریتی برای افزایش کیفیت خدمات در سال ۱۴۰۶ تأکید کرد. علیرضا خاکسار با ارائه گزارشی از اقدامات ستاد اربعین شهرداری اصفهان اظهار کرد: در این کمیته در سه حوزه مرز چنایه، کربلا و روز اربعین در اصفهان برنامه‌ریزی‌ها آغاز شد. او با اشاره به اقدامات انجام‌شده در مرز چنایه افزود: فضاسازی و نصب پتر آموزش شرفرونی، به سه زبان، نصب تابلوینون شهری و موشن‌گراف، فضاسازی صوتی از جمله این اقدامات است. مسئول کمیته فرهنگی ستاد اربعین شهرداری اصفهان ادامه داد: در کربلا نیز فضاسازی و ایجاد موکب و حسینیه، برپایی درمانگاه در حسینیه و نصب هزار پتر فرهنگ شهروندی انجام شده است. خاکسار گفت: سال جاری نظامت اطراف حرم نیز به محدوده خدمت‌رسانی اضافه شده بود که از ظرفیت ۶۰۰ نیرو از جبهه فرهنگی بهره‌مند شدیم، البته نقاط ضعفی هم وجود داشت که برای سال آینده با برطرف خواهیم کرد. او تصریح کرد: برای سال آینده نیازمند شفاف‌سازی و تفکیک دقیق حوزه مأموریت‌ها هستیم و این موضوع باید مورد توجه قرار گیرد. مسئول کمیته فرهنگی ستاد اربعین شهرداری با تأکید بر اینکه در حوزه خدمات شهری و پاکبانی، حضور نیروهای متخصص و دغدغه‌مند امری ضروری است، گفت: سال جاری کمبود نیروهای تخصصی موجب شد، بار سنگین کار بر دوش تعداد اندکی از افراد قرار بگیرد؛ از نظر اقتصادی به‌صرفه‌تر است و هم از فشاربندزدگی، مشکلات اداری، فرایندهای اسلام و حوانی نظارتی و بازرسی در روزهای پایانی جلوگیری می‌کند. خاکسار ادامه داد: سال جاری تأخیر در ارسال تریلرها و تجهیزات به کربلا استرس فراوانی ایجاد کرد؛ به‌طوری‌که حدود ۴۰۰ نفر از نیروها وارد عراق شده بودند، اما تجهیزات اسکان هنوز در محل تخلیه نشده بود و با تمهیداتی نظیر مدیریت زمان و برنامه‌های جانبی، توانستیم در آخرین لحظات محل استقرار را مهیا کنیم، و این‌رو رعایت دقیق جدول زمان‌بندی بارگیری و اعزام تجهیزات، از مهم‌ترین اولویت‌های ستاد برای سال آینده خواهد بود.