

نقد کمر بند در «بزرگراه»

گزارشی از یک میزگرد پرو پیمان
که با محوریت بررسی ارتفاعات جنوبی مشهد
به صورت مجازی برگزار شد

امیررضا وثوقی
a.vosoughi@shahraranews.ir

گزارش

شرایط بحرانی مشهد در این روزها و اهمیت موضوع ارتفاعات جنوبی شهر

سبب شد یک میزگرد متفاوت در حوزه مدیریت شهری برگزار شود. میزگردی مجازی تحت عنوان «بزرگراه». در این میزگرد که به همت مرکز پژوهش‌های شورای شهر و با حضور جمعی از کارشناسان حوزه‌های مختلف شهرسازی و محیط زیست و همچنین برخی اعضای شورای اسلامی شهر مشهد برگزار شد، موافقان و مخالفان توسعه جاده‌های

آیا هنوز امکان بازنگری هست؟
دکتر صالح شریفی در ابتدای نشست به تاریخچه شکل‌گیری کمر بند جنوبی مشهد پرداخت و گفت: اوایل دهه ۷۰ طرح کمر بندی ۷۵ متری برای مشهد پیشنهاد می‌شود و در طرح جامع دوم به تصویب می‌رسد. این طرح تا سال ۹۱ روی کاغذ می‌ماند و از این سال امور اجرایی آن نیز شروع می‌شود. این کارشناس حوزه شهرسازی ادامه داد: در سال ۹۵ پروژه کمر بند از طرح دوم به طرح سوم جامع مشهد رفت و دوباره تصویب شد اما اواخر سال ۹۶ بود که بنا به اعتراض فعالان محیط زیست با دستور شورای حفظ بیت‌المال جلوی کار گرفته شد و ادامه آن به انجام مطالعات زیست محیطی مشروط شد. وی افزود: در اواخر سال ۹۸ ستاد تدبیر استانداری تصمیم گرفت بخشی از این پروژه به کوه پارک بدل شود. الان شورای شهر در مقام تأیید طرح تفصیلی قرار گرفته است، طرحی که فازهای ۱ و ۲ و ۳ کمر بند را درون خود دارد و همین امر سبب شده دوباره عده‌ای پرسند آیا می‌شود کوه پارک را بازنگری کرد.

توسعه شهر به بستگی ندارد
دکتر محسنی با اشاره به قانونی بودن این پروژه گفت: این پروژه بایستی باشد لیکن هر نوع طرح تفصیلی مجاز است آن را به اقتصادی ترین یا کم آسیب‌ترین شکل ممکن تطبیق دهد. از این منظر، بودنش ناقص تفصیلی طرح تفصیلی نیست. این کارشناس ادامه داد: مشاور طرح این مسیر را منطبق کرده است بر مرز شهر، ضمن اینکه در بدترین محل‌های عبور احداث شده است و هیچ منظر ای ندارد. می‌شد خیلی لطیف‌تر، مفیدتر و ارزان‌تر اجرا شود. محسنی افزود: در حال حاضر همه کاربری‌ها تا بیخ کمر بندی رفته است و این طرح چه بزرگراه باشد چه نباشد، آن توسعه بر نمی‌گردد. از این جهت بهتر است موضوع توسعه به‌خاطر مسیر را از حرف‌هایمان برداریم.

طرح قانونی است اما صرفاً ترافیکی است
دکتر سعید شعرباف تبریزی، عضو هیئت‌علمی دانشگاه بین‌المللی امام‌رضاع، نیز ضمن تحلیل تاریخچه این مسیر گفت: اجرای طرح قانونی است اما یک مطالعه صرف ترافیکی است و هیچ مطالعه دیگری این پروژه را تأیید نمی‌کند. وی ادامه داد: دهه ۸۰ حداقل ۶ مطالعه مستقل درباره کمر بندی انجام شده است که جز یک مورد تمامی آن‌ها معتقدند این فضا باید بر اساس یک اکوپارک طبیعی حفظ شود و از توسعه در مناطقی که هنوز توسعه اتفاق نیفتاده است، مانع‌ت می‌شود.

شعرباف در پایان یادآوری کرد: تقریباً همه کسانی که موافق وجود چنین راهی هستند، آن را یک شریان درجه یک نمی‌دانند، بنابراین در چنین حالتی باید محوریت اجتماعی مردمی اولویت باشد.

احداث کمر بند جنوبی، به میزان ۹/۹ درصد آلودگی هوا را کاهش می‌دهد
عضو کمیته تخصصی حمل و نقل و ترافیک کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر مشهد صحبت‌های خود را با مزایای ایجاد کمر بند جنوبی شروع کرد و گفت: این پروژه باعث کاهش در سه حوزه مصرف سوخت، وقت مردم و هزینه‌ها خواهد بود. رامین آهویی اضافه کرد: این پروژه بسیار اقتصادی است و در زمان بسیار کوتاهی، خودش را توجیه می‌کند. وی پروژه احداث کمر بند جنوبی را قانونی و مطالعاتی برشمرد و ادامه داد: کار از لحاظ مطالعاتی، بسیار

بهانه است و به آن، ساده‌انگاره و خوش‌بینانه نگاه می‌شود. چرا این مسیر به سمت شمال در این میزگرد هستند، در زمان تأیید طرح بوده و مسئولیت نیز داشته‌اند، اما اکنون شنیدن صحبت‌هایی که در نقد این طرح گفته می‌شود، برای من بسیار تعجب‌آور است. آهویی با بیان اینکه این بزرگراه در عملکرد خود ارتباطات شهری را به نحو موثری برقرار می‌کند، تأکید کرد: انتقال نقشه این بزرگراه به بولوار نماز به هیچ‌وجه امکان ندارد. احداث این بزرگراه باعث کاهش ۱۷/۹ درصدی سفر و کاهش ۹/۹ درصدی آلودگی هوا می‌شود. این کارشناس حمل و نقل، ترافیک را اولویت اول این پروژه بیان کرد و گفت: اینکه این بزرگراه قرار است از تطای بین نیشابور با قوچان برقرار کند، اشتباه است. تمهیدات و طراحی‌هایی در این زمینه صورت گرفته است و عجیب است که دوستانی ادعا می‌کنند ما به چنین بزرگراهی نیاز نداریم.

ایجاد کمر بند، بهانه‌تراکم‌فروشی می‌شود
محمد درویش از کنگران محیط‌زیست با اشاره به اینکه باید از تجربه جهانی و حتی از تجربه تهران در این خصوص بهره برد، گفت: با ایجاد راه‌آهن نمی‌شود ترافیک را از بین برد. وی ادامه داد: اصولاً برای افزایش کیفیت زیست نباید سرعت بزرگراه رفت؛ چرا که در هر حوزه‌ای اگر توجیه داشته باشد، به لحاظ زیست محیطی موجه نیست.

این فعال محیط‌زیست یادآوری کرد: ایجاد چنین مسیری‌هایی بهانه‌ای نیست. شهرداری‌ها تا در آینده از محل تراکم‌فروشی، تولید پول کنند. کارگردهای بلندمدت را در نظر بگیریم
دکتر مهتسا میرقندایی نقش توسعه‌ای کمر بند را مهم‌تر از نقش جابه‌جایی آن دانست و گفت: وقتی توسعه شهری داریم، باید در راستای حمل و نقل عمومی باشد. از شواهد پیداست که کمر بند جنوبی مشهد حالت توسعه‌ای ایجاد می‌کند و شهر را بیش از قبل به کوهپایه‌ها می‌کشاند.

این عضو هیئت‌علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با تأکید بر اینکه حوزه ترافیک میان‌رشته‌ای است، افزود: توسعه این راه باید میان‌رشته‌ای باشد و گروه‌های مختلف را راضی کند. این است که نمی‌شود با اعدادی آن را توجیه کرد. ضمن اینکه تسهیل حرکت اتومبیل در هر حالتی آلودگی را به دنبال دارد. پس چطور ایجاد یک مسیر آلودگی را کاهش می‌دهد؟ ضمن اینکه باید مسیر کارگردهای بلندمدت را در نظر بگیریم و به منافع کوتاه‌مدت دل نبندیم.

ماجرای اصرار به احداث کمر بند، ۱۰ سال آینده بازگویی می‌شود

مرتضی جابری، پژوهشگر حوزه شهری گفت: محدوده شهر را بر یک عارضه طبیعی مانند رودخانه، ارتفاعات و... قرار می‌دهند. در انتخاب محدوده شهرها اولین و اصلی‌ترین کاری که انجام می‌دهند، این است. اکنون چرا ارتفاعات جنوب شهر مشهد که این عارضه طبیعی را دارد، در این محدوده قرار نگرفته است؟ چرا خود ارتفاعات، شهر را محدود نکرده است و قرار است بزرگراه آن را محدود کند؟ وی افزود: بزرگراه در کجای دنیا می‌تواند محدود کننده شهر باشد؟ چرا بر نامه ترافیکی خود را طوری طراحی کرده‌اید که در شهر دیگر اجرا شده است؟

کوهپارک حرکتی روبه‌جلو است ۳ شرط
در ادامه، رئیس سابق گروه نظارت معاونت حمل و نقل شهرداری مشهد نیز در این هم‌اندیشی مجازی گفت: هر تصمیم شهری از زوایای اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، زیست‌محیطی و ترافیکی باید تحلیل شود و ارزیابی‌های متعددی صورت گیرد. ماهیت

کمر بند جنوبی یک طرح ترافیکی است که هم از منظر ترافیکی و هم سایر حوزه‌ها باید به آن توجه شود.

سعید اکبری‌ان مدلل ارزیابی پروژه کمر بند جنوبی را بر اساس مدل منفعت-هزینه دانست و افزود: یعنی هزینه‌ها را کنار هم قرار دادند و با در نظر گرفتن اینکه در نهایت ۱۰ درصد کاهش آلودگی و ۱۰ درصد کاهش ترافیک خواهیم داشت، نتیجه گرفتند که کمر بند جنوبی می‌تواند از این نظر مطلوب باشد.

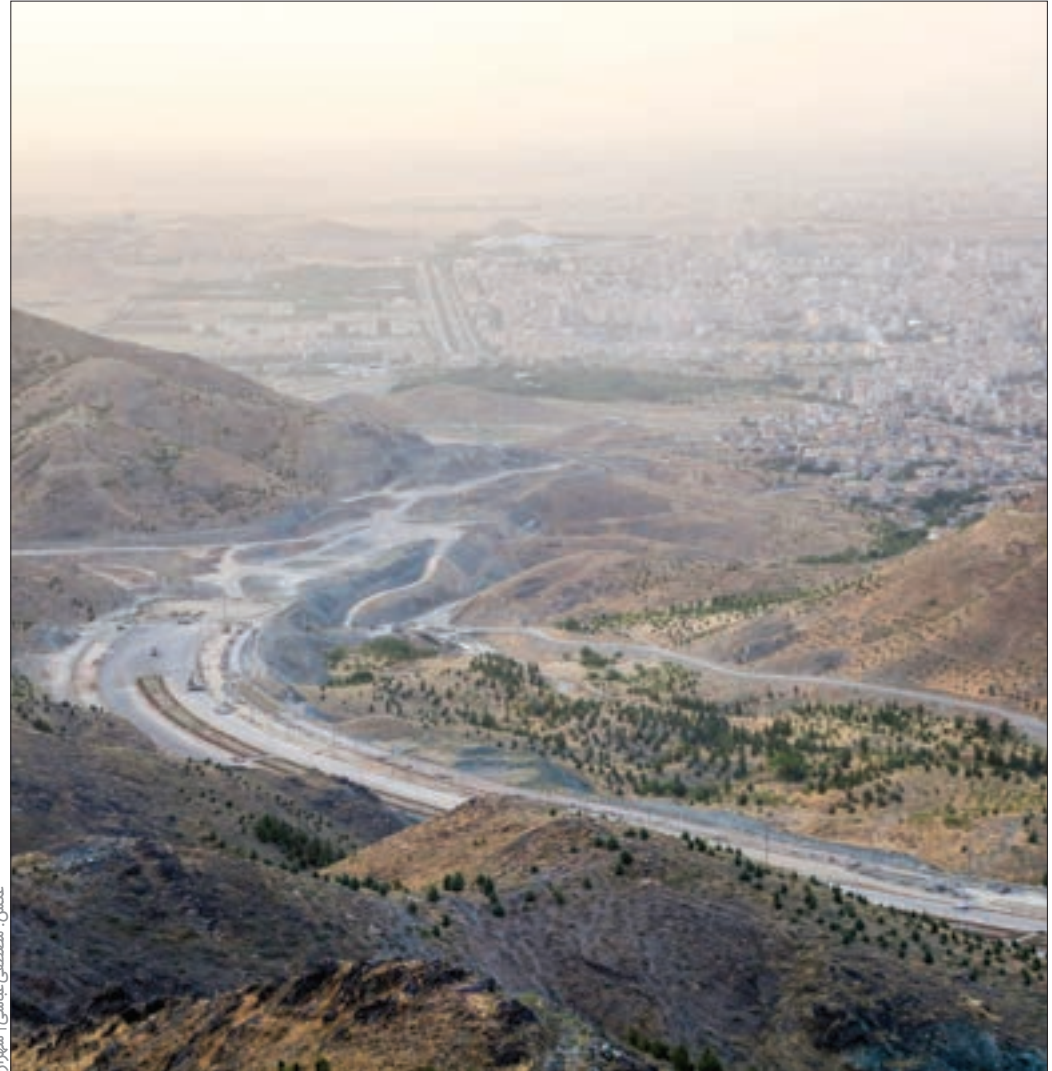
جامع رسوم بیان کرد: این طرح نه تنها پاسخ‌دهنده است و مسائلی را حل می‌کند، بلکه توسعه غرب و جنوب را تأیید می‌کند. ما فکر می‌کنیم دامن زدن به توسعه در ضلع جنوب شهر -کمالینکه هنوز اراضی ذخیره‌ای وجود دارد و می‌توانیم در لبه‌هایی مثل دلاوران بافت مسکونی مانند قارچ رشد کرده است و حتی کمترین کیفیت ساخت‌وساز را هم ندارند- حاشیه شهر جدید را در این نقاط و حاشیه شهر نوینی را در سایر نقاط شهر رقم خواهیم زد؛ به همین دلیل پیشنهاد می‌کنم نقد مناسب و جامعی در این زمینه صورت گیرد.

اکبری‌ان الگوی کوه‌پسارک را گامی رو به جلو برشمرد و افزود: البته سه شرط باید تأمین شود، یک شرط اینکه نسبت قبل و بعد این قسمت کوه‌پارک که همین ابتدا تعیین تکلیف و مشخص شود که منطقه به صورت شریانی عبوری، نقش ترافیکی نخواهد داشت. دوم صادر نشدن مجوز ساخت‌وسازهای مسکونی در بافت‌های همجوار است که باید تسریع و تثبیت شود که کاربری‌های بزرگ مقیاس خدماتی هستند، سوم اینکه نقش کوه‌پارک تبدیل به یک زیست‌بوم شهری شود. اینجا باید زیستگاهی بسا کاربری پیاده‌رو، کوهپایه‌ای ویژه گروه‌هایی باشد که در قالب طبیعت‌گردی از این نقاط استفاده می‌کنند.

ما بولوار نماز و فکور را داریم، نیازی به کمر بند نیست
حمید طراوتی، فعال محیط‌زیست، در بخشی از این نشست مجازی گفت: شهر را برای مردم بسازید نه برای اتومبیل. تمام تلاش شهرداری این است که تردد مردم راحت‌تر شود. نمی‌دانم چرا مسئولان ما به جاده علاقه‌مند هستند؟ به عنوان نمونه در ارتفاعات آزادکوه چیزی از جنگل‌ها باقی نمانده است. وی تأکید کرد: در حال حاضر منابع طبیعی، عنصر کمیاب توسعه هستند، بنابراین نگاه ما به ساخت این پروژه باید این گونه باشد که این امور بر کیفیت زندگی و آینده مردم چه تأثیری خواهد گذاشت.

این فعال محیط‌زیست بیان کرد: اگر این بزرگراه را ساختید و بستر رفت و آمد را مهیا کردید، چه خدمتی انجم دادید جز اینکه آن‌هایی که بعد از ظهرهای جمعه در ترافیک طریقه گیر می‌کردند، راحت‌تر به نیشابور می‌رسند. چنین اتوبان مفصلی برای اینکه مردم در داخل شهر رفت‌وآمد نکنند، لازم نیست و امری اشتباه است.

وی با اشاره اینکه «ما بولوار نماز و فکور را داریم که بسیار خلوت است، پس چرا باید سرمایه‌ای به این عظمت را در جایی بریزیم که به آن نیاز چندانی نیست»، تصریح کرد: بیش از ۱۲۰ انفجار صورت گرفته است. در این بخش از ارتفاعات تعدادی آبراه وجود دارد که از بین می‌رود. همچنین اتصال طریقه‌شاندیز به مشهد نوعی آشوب است که دریافت آب و آب‌خوار را کاهش می‌دهد و باعث ایجاد



عکس: مصطفی‌علی‌اسحاق‌شهریار

سیلاب می‌شود. حیات وحش در این منطقه از بین می‌رود و گسسل‌های مناطق زکریا استقامتی در برابر زلزله در هنگام ساخت‌وساز نخواهد داشت.

برای ضلع انسانی ترافیکی، بر نامه‌ریزی نشده است

رئیس شورای شهرستان مشهد نیز گفت: همیشه برای ترافیک شهر مشهد سعی می‌کنیم در حوزه احداث جاده و ماشین‌تصمیم‌هایی بگیریم اما برای ضلع انسانی این اتفاق، تصمیم‌گیری نشده است. تا کی می‌خواهیم شاهد ایجاد بزرگراه و افزایش دسترسی باشیم؟ شهنواز مرام افزود: برای رفع چالش ترافیک باید به سمت تغییر رفتار ترافیکی شهروندان و ارائه آموزش‌ها در این زمینه گام برداریم. مرام با بیان اینکه یکی از خالی‌بقیه اعضای شورای شهر و اعضای کمیسیون ماده ۵ در این هم‌اندیشی خالی است، گفت: مباحثی که در این جلسه بیان شد، در شفاف‌سازی ذهن اعضای شورای شهر که ضلعی از سیاست‌گذاری در این باره هستند، بسیار مفید بود. وی تأکید کرد: در این شرایط مخالفان و موافقان از دید کارشناسی بحث‌های خود را مطرح کردند که همه نظرها تخصصی و ارزشمند بود و ما سعی می‌کنیم سهم خود این نظرها را در تصمیم‌گیری‌های آینده لحاظ کنیم.

طبیعت را قربانی سرمایه و ماشین نکنیم

رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورای اسلامی شهر مشهد نیز در این نشست گفت: کاش طرح جامع در اتاق‌های درسته و بدون در نظر گرفتن نظرات مختلف تهیه نمی‌شد تا مجبور نشویم در این فضا جبران ما فات کنیم. محمد هادی ری‌مهدی‌نیا افزود: امیدوارم این گفت‌وگوها کمک کند تا اعضای شورای شهر تصمیم درست‌تری بگیرند؛ البته جای اعضای کمیسیون ماده ۵ در این هم‌اندیشی خالی است. کاش بودند تا از نظرات مختلف مطلع شوند.

ساخت‌وساز در ارتفاعات جنوبی، محکوم به فناست

همچنین رئیس کمیسیون ویژه توسعه و بهسازی توس در این جلسه مجازی گفت: این جلسه افق‌های بسیار خوبی را در مقابل اعضای شورای شهر دربار و وضعیت کمر بند جنوبی قرار داد و از این نظر بسیار مفید و مهم بود. مسعود ریاضی با بیان اینکه بر اساس تخصص بنده در زمینه مهندسی‌ساز توجه به موضوع گسل در این منطقه مهم است، افزود: ساخت هر گونه متحداناتی در این مناطق کوهستانی، چه ساز بلند و چه ساز کوتاه، خطای بزرگی است و در هنگام زلزله محکوم به فناست. وی تأکید کرد: باید تمهیداتی اندیشیده شود که در ناحیه گسل جنوبی شهر مشهد فضای سبز یا کاربری‌هایی ارائه شود که در هنگام زلزله تلفات جانی نداشته باشیم.

طبیعت را قربانی سرمایه و ماشین نکنیم
رئیس کمیسیون خدمات شهری شورای شهر نیز در پایان خاطر نشان کرد: مشهد در بحث انسان‌محوری و موضوع زیست‌پذیری شهر دچار مشکلات بنیادین است و همه می‌دانند که ما پس از کلان‌شهر تهران آلوده‌ترین شهر هستیم، امیدوارم تصمیم‌هایی که در آینده گرفته خواهد شد، طبیعت را قربانی سرمایه و ماشین نکنند. محمد حاجیان‌شهری گفت: این جلسه فرصتی ایجاد کرد تا اعضای شورای شهر از نظرهای مختلف در حوزه‌های ترافیکی، محیط‌زیست و شهرسازی استفاده کنند و تصمیم درست‌تری در این زمینه بگیرند.

شهریار

روزنامه شهرا مید وزنگی

شنبه ۳۰ آذر ۱۳۹۹

شماره ۳۳۲۳

SHAHRARANNEWS.IR

۵۵

جامعه

فرار مخبر دیلی نیوز به مشهد



سید مهدی سیب‌قین

کارشناس مطبوعات

اخبار نگار اختر به تاریخ بیست و چهارم رمضان المبارک از خراسان می‌نویسد جناب مستطاب افخم مشیرالدوله که تازه از جانب دولت علیّه ایران به والیگری خراسان معین شده بود به تاریخ شانزدهم ماه مبارک رمضان وارد شهر شدند.

اهالی شهر از خرد و بزرگ برای استقبال مشاّر‌الیه از شهر بیرون شده به احترامات فوق‌العاده از ایشان پذیرایی نمودند.

جناب مشاّر‌الیه از دروازه خیابان بالا پیاده شده تا در حرم مقدس امام ثامن علیه‌الوا‌نه التحیه‌والسلام ماشیا آمده در ایوان طلای نادری خودشناس و همه بزرگان و اعیان شهر سر پا ایستاده خطابه بلیغی خوانده شده پس از آن شمشیر مرصعی که در کمر داشتند باز نموده وقف خزانه حضرت امام علیه‌السلام نمودند.

شب بیست و سوم ماه مذکور جناب حاجی رحیم‌خان خازن‌الملک از جانب والی معظم‌الیه به نیابت امور تولیت آستانه مقدسه معین گردیده و دستورالعمل داده شده که در جزئیات امور خود رسیدگی نموده در کلیات کارهای متعلق به آستانه مقدسه به خود جناب مشیرالدوله رجوع نماید. مخبر روزنامه دیلی نیوز که از چندی به این طرف در دست کرمانان مر اسیر بود رهایی جسته چندی است به مشهد آمده است. مومی‌الیه در مقابل دو هزار تومان از چنگت کرمانان خلاصی یافته است.

ترکمانان مومی‌الیه را به ناجوانمردی اسیر کرده، مدت‌ها نگاه داشته بودند. چه مشاّر‌الیه به‌طور سیاحت به آن صفحات رفته به جای میهمان آنان بوده به استناد تأمینات آن‌ها در آن سامان گشت‌وگذار می‌کرد.

عوض تخمه که از رؤسای طایفه سواپیمز آخال است و پیش‌تر به پترزبورگ رفته بود پسرش را در آنجا گذاشته خود به مرو برگشته، تراکمه مرو را به انقیاد و اطاعت دولت روس تشویق و تحریک می‌کند و این روزها مومی‌الیه به سرخس آمده با تاج سردار که هم از قبیله او و تابع دولت ایران است ملاقات کرده دو شب در سرخس مانده باز به مرو برگشته است. فی‌الواقع در این چند سال آخری روس‌ها به دولت انگلیس خوب گول زدند. دولت روس از ساحل دریای خزر هفتاد فرسنگ رو به مقصد خود پیش آمده اغلب راه آن نیز ساخته و می‌سازد ولی دولت انگلیس با آن همه مخارج فوق‌العاده که راه لشکر کشی به افغانستون نموده بود بی هیچ مانعی احفانه قندهار را خالی نموده خود را عقب کشیده. بلاهت و حماقت گلاستون و دست‌تورپها بر جهانیان معلوم شده. همه هم‌پند که پولیتیک هیئت وزرای حاضر انگلستان چقدر مغلوب و معیوب بوده است. این حرکات هیئت وزرای مشاّر‌الیه هم نفوذ انگلیس را در صفحات آسیا به کلی پامال نمود. هیهات که بار دیگر انگلیسی‌ها روی قندهار را ببینند این روزها ایوب‌خان قندهار را ضبط نموده در صدد یورش به سوی کابل است. دور نیست که در این نزدیکی کابل را نیز ضبط نماید.

روزنامه اختر شماره ۴۱۷/ ۷/ ۴۲ دیقده ۱۲۹۸

اشکال در مراکز تصویربرداری وی‌تی‌تفاوتی دانشگاه علوم پزشکی

فرازمندی | خبری منتشر کردید که هشت مرکز تصویربرداری آماده خدمات‌دهی به مبتلایان باوزن بالا هستند. مراکز خصوصی تصویربرداری مثل عارف و پارسیان تا یک هفته ۱۰ روز دیگر وقتشان پر است. به‌ساز طب می‌گوید اسکنمان سوخته است. بیمارستان رضوی می‌گوید اسکن ربه انجام نمی‌دهیم، ثامن‌الامنه هم می‌گوید فقط دفتر چه‌تیرهای مسلح را پذیرش می‌کنیم. امام‌زاهم می‌گوید تصویربرداری فقط برای بیماران بستری است. تکلیف بیمارانی که وضعیت مناسی ندارند و به اسکن سرپایی هم نیاز فوری دارند چیست؟ **جواد خالقی** | بیمارستان ناجا در خیابان عدل خمینی، از پذیرش سی‌تی‌اسکن بیمارانی که بیمه تأمین اجتماعی هستند، خودداری می‌کند و صرفاً در دارندگان بیمه ناجا خدمات می‌دهد. این در حالی است که دستگاه‌های سی‌تی‌اسکن در مانگاه امام‌حسین (ع) در فلکه ضد سوخته است و برای انجام سی‌تی‌اسکن باید چندین روز در نوبت ماند. اینکه بیمارستان ناجا به دارندگان بیمه تأمین اجتماعی خدمات نمی‌دهد، قانونی است یا خیر؟ باید رسانه شما پیگیری کند و پاسخ ناجا را در این شرایط حساس درج کند. اگر این روال شود و بیمارستان‌ها جزیره‌ای عمل نکنند، مردم سرگردان می‌شوند. **شهر آرا** | در مراجعه خبرنگار شهر آرا هم همین شرایط برقرار بود. متأسفانه پس از سه روز پیگیری و قول همکاری مسئولان دانشگاه علوم پزشکی، در نهایت در این خصوص پاسخی به شهر آرا داده نشد. با این حال امیدوارم دانشگاه علوم پزشکی مشهد سریع‌تر به رفع مسائل مطرح‌شده اقدام کند.

مشور حقوق و مسؤ‌لیت‌های شهر دینی شهر مشهد (۲۲) فصل پنجم: حق بر اقتصاد

۴-۵ - رفاه

مدیریت شهری موظف است زمین‌های لازم را به منظور باسگویی به نیازهای مادی و معنوی و تأمین رفاه عمومی شهر نشینان در راستای رشد و تعالی آنها فراهم آورد.

مدیریت‌شهری موظف است تمهیدات لازم را نسبت به حفظ و بهر بهره‌برداری موقوفات منقول و غیر منقول شهری بر اساس اصول وقت جهت مصارف عام المنفعه و رفاه عمومی شهر نشینان فراهم آورد.

برای مطالعه مشور کامل حقوق و مسؤ‌لیت‌های شهردینی شهر مشهد کلیک روی تصویر کنید

تاریخ

پیگیری

روایت‌منشور