

مدیرکل راهبری و نظارت بر حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری مشهد در گفت‌وگو با شهرآرا

ایمن‌ترین حمل‌ونقل کشور را داریم

گفت و گو

در سال‌های اخیر، مدیریت شهری بیشتر از آنکه به فکر توسعه افقی مشهد و افزایش تعداد خیابان‌ها باشد، تأکید بیشتری بر توسعه قانونمند تردد و حمل‌ونقل در شهر داشته است، به‌ویژه در شهری همانند مشهد، ایجاد زیرساخت‌های ترافیکی از یک سو و اصلاحات ترافیکی، بیشتر از گذشته مشهود است. برای مرور این عملکرد، علی سمیعی، مدیرکل راهبری و نظارت بر حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری مشهد، ضمن تشریح راهکارهای علمی برای توسعه فرهنگ ترافیک در شهر مشهد، به‌مرور عملکرد شهرداری مشهد در این زمینه پرداخته است که در ادامه از نظراتان می‌گذرد.



مهدی عسگری
رئیس‌کلان



تکمن سعید کلان‌شهرآرا

۲۰میلیارد تومان

برای اصلاح هندسی و خط کشی شهر

- به نظر می‌رسد در دوره اخیر مدیریت شهری، به‌نحو ملموسی ساختارهای ترافیکی شهر دچار تغییرات زیربنایی شده است.

جای خوشحالی دارد که این تغییرات به چشم آمده است. در دوره اخیر مدیریت شهری، در چند حوزه، از جمله تجهیزات ترافیکی، علائم، تابلوها و بشکه‌های ترافیکی فعالیت‌هایی جدی انجام شده است. علاوه بر این‌ها، اجرای خط‌کشی‌های محوری و عرضی در نقاط مختلف شبکه معابر از جمله فعالیت‌های مستمری است که در دست اقدام و انجام است. برای اجرای پروژه‌ها در هر منطقه شهرداری نیز به هر منطقه بودجه لازم ارائه می‌شود تا روی فعالیت‌های مربوط به ترافیک کار کنند. به‌ویژه، سازمان ترافیک در زمینه بزرگراه‌ها برنامه‌های خاصی را دنبال می‌کند.

- و در این میان اصلاح هندسی برخی معابر نیز بیشتر از گذشته موردتوجه قرار گرفت.

بله، سال گذشته اقداماتی جدی برای روان تر شدن ترافیک شهر انجام دادیم؛ برای اصلاح هندسی معابر با انتخاب ۳۱ نقطه در شهر و تخصیص حدود ۱۳۵میلیارد تومان، اقداماتی زیربنایی را برای بهبود ایمنی و روانی ترافیک انجام دادیم. این اقدامات شامل تعریض‌ها، اصلاح تقاطع‌ها و بهبود نقاط کلیدی ترافیکی بود. از جمله پروژه‌های موفق هم می‌توان به اصلاح تقاطع کاوه و تغییر میدان جمهوری اسلامی به چهارراه اشاره کرد که به دنبال آن ترافیک به‌طور درخور توجهی کاهش یافته است.

- به‌طور مشخص دستورکار امسال برای بحث خط‌کشی معابر مدیریت شهری چیست؟

درباره خط‌کشی و افزودن تجهیزات جدید نیز اکنون دو قرارداد خط‌کشی مهم به ارزش ۶۰میلیارد تومان و ۲۵میلیارد تومان با سازمان ترافیک منعقد شده است که انتظار می‌رود به بهبود نظم و انضباط در شبکه معابر کمک کند. باتوجه به این اقدامات، امیدواریم اطلاع‌رسانی بموقع و جامع درباره این پروژه‌ها بتواند آگاهی شهروندان را افزایش دهد و از این طریق همکاری و همراهی بیشتر جامعه جلب شود.

سردرگمی و نبود سامان دهی

در فرهنگ سازی ترافیکی برای شهر

- نکات درخور تأملی درباره مسائل مربوط به فرهنگ ترافیکی، مدیریت شهری و نحوه برخورد با تخلفات ترافیکی مطرح کردید. به نظر می‌رسد که چالش‌های موجود در این حوزه به عوامل متعددی بستگی دارد که البته نیاز به یک رویکرد یکپارچه و هماهنگ را نمایان می‌کند.

واضح است که نبود متولی مشخص برای فرهنگ سازی ترافیکی موجب سردرگمی و فقدان سامان دهی در این حوزه شده است. آموزش‌های لازم باید از طریق نظام آموزشی کشور، شهرداری‌ها و پلیس انجام شود. باید از یک مربع خاص با چهار زاویه صحبت کنیم؛ «اعمال قانون» که شامل نظارت دقیق و مستمر بر رفتارهای ترافیکی، به‌ویژه در زمینه‌هایی مانند پارک دوپل و رعایت قوانین عبور و مرور است، از جمله اقداماتی است که باید از طریق پلیس و نهادهای مربوط انجام گیرد. در بحث «مسئولیت شهروندی» نیز بسیاری از افراد مسئولیت‌های خود در قبال جامعه و شهر را نادیده می‌گیرند. این موضوع نیاز به فرهنگ سازی دارد تا همه شهروندان بدانند که چطور می‌توانند در بهبود شرایط شهری نقش داشته باشند. برای «سیاست‌های بیمه‌ای و جریمه» هم ایده‌هایی که درباره سیاست‌های بیمه‌ای و ارتباط آن با تخلفات ترافیکی مطرح کردید، نشان دهنده چرخه‌ای است که می‌تواند بر رفتارهای ترافیکی تأثیر بگذارد، به عنوان مثال، جریمه‌ها و افزایش هزینه‌های بیمه برای متخلفان می‌تواند منجر به اصلاح رفتارهای آن‌ها شود. در پروژه «اقدامات مهندسی» نیز در نهایت، با توجه به سرمایه‌گذاری انجام شده در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، این اقدام‌ها باید باتوجه به نیازهای واقعی جامعه باشد و اولویت‌های جابه‌جایی افراد براساس ایمنی و کارایی مد نظر قرار گیرد.

حذف پارک‌های حاشیه‌ای آزاردهنده

ضروری بود

- در جایی به حذف پارک‌های حاشیه‌ای آزاردهنده اشاره کرده بودید. معیار آمدن و رفتن این پارک‌ها در شهر چیست؟

درباره پارک‌های حاشیه‌ای، اول بگویم که فلسفه وجودی شرکت الیت و مدیریت پارک حاشیه صرفا بحث عدالت و توزیع فضای پارک حاشیه‌ای است؛ مثلاً در خیابان سعدی فقط هفتاد فضای پارک داریم که قبلاً تمام و کمال توسط کسبه اشغال می‌شد و کسانی که به این خیابان مراجعه می‌کردند، مجبور به پارک دوپل می‌شدند؛ اما بعد از اعمال پارک حاشیه‌ای ساده‌ترین بررسی‌ها نشان داد که هفتصد خودرو در طول روز در این خیابان پارک می‌کنند که مدت پارک بسیاری از آن‌ها هم زیر نیم ساعت است. منظور ما از پارک‌های آزاردهنده، همین پارک‌هایی بود که فقط منافع عده‌ای را تأمین می‌کرد و شهروندان زیادی از بابت آن گلایه داشتند. مثال مشخص حذف این پارک‌ها در میدان شهید صدر بود که افراد، برای برخی کاربری‌ها، دوبله و حتی سوبله هم پارک می‌کردند اما این قاعده اصلاح شد تا منافع عمومی بیشتر در نظر گرفته شود و به روانی پارکینگ‌های حاشیه‌ای آزاردهنده در این منطقه حذف شد؛ به عنوان مثال دیگر ما در میدان حافظ و پارک‌سوار شاهد دوربین نصب کردیم و کنترل آن را هم به پلیس سپردیم تا خودروهایی را که توقف دوبله دارند جریمه و اعمال قانون کند. این پارک‌های حاشیه‌ای هم حذف شد تا مردم آرامش بیشتری داشته باشند.

چالش بزرگ مدیریت عرضه

و تقاضا در حمل‌ونقل شهری

- این یک واقعیت است که بین افزایش ظرفیت خیابان‌ها و مدیریت تقاضا در شهر تناقض‌های معناداری وجود دارد، به گونه‌ای که تقریباً در دوسه دهه اخیر، همواره درخواست مردم برای ایجاد خیابان‌های جدید با افزایش مساحت خیابان‌های فعلی هم‌خوانی نداشته است.

این واقعیتی است که باید آن را بپذیریم و به نظر می‌رسد مسئله مدیریت عرضه و تقاضا در حمل‌ونقل شهری چالش بزرگی است. مدیریت شهری در هر دوره‌ای، هر قدر هم که خیابان جدید ایجاد کند، باز هم با تقاضای رو به افزایش مواجه خواهد شد و این مانند چرخه‌ای بی‌پایان عمل خواهد کرد. افزایش عرضه خیابان می‌تواند منجر به افزایش تقاضا برای خدمات جدید در مناطقی شود که خیابان آنجا ایجاد شده است؛ بنابراین مدیریت تقاضا به عنوان یک راهکار شاید بتواند به کنترل ترافیک کمک کند و نیاز به خیابان‌های جدید را کاهش دهد.

- کلید کنترل این میزان تقاضای روبه‌رشد چیست؟

نیاز به یک رویکرد جامع وجود دارد که می‌تواند شامل افزایش امکانات حمل‌ونقل عمومی، بهبود شرایط پیاده‌روها و کاهش سرعت وسایل نقلیه در مناطق پرجمعیت باشد. همچنین بررسی سیاست‌هایی مانند قیمت سوخت، مالیات‌های مربوط به خودرو و هزینه‌های پارکینگ می‌تواند به تغییر رفتار مردم برای تغییر مُد حمل‌ونقلی، از خودرو شخصی به حمل‌ونقل عمومی منجر شود. به‌طورکلی، به نظر می‌رسد که یک ترکیب از افزایش عرضه و مدیریت تقاضا می‌تواند کلید رسیدن به حمل‌ونقل پایدار باشد. اینجا نیز سیاست‌های محلی و کشوری نقش مهمی ایفا می‌کنند و نیاز به هماهنگی بین این دو سطح مدیریتی وجود دارد تا به یک برنامه جامع دست یابیم. افزایش زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه در شبکه بزرگراهی می‌تواند به بهبود ترافیک کمک کند. بااین حال در معابر شهری که تمرکز بر روی ایمن سازی و رفع گره‌های ترافیکی است، باید به مدیریت تقاضا نیز توجه کرد. در مدیریت تقاضا نیز لازم است در مناطقی با ترافیک بالا مثل اطراف حرم مطهر امام رضا^۹، سیاست‌های سلبی مانند محدودیت تردد خودروهای شخصی، اجرای طرح‌های ترافیکی مثل طرح زوج و فرد و ایجاد تسهیلات برای حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته شود.

- این‌ها که بیشتر سیاست‌های سلبی است. برای سیاست‌های تشویقی چه نسخه‌ای می‌توان اعمال کرد؟

سیاست‌های قیمت‌گذاری باید طوری باشد که مردم را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی سوق دهد. افزایش هزینه‌های تردد در محدوده‌های شلوغ می‌تواند به کاهش استفاده از خودروهای شخصی کمک کند. توسعه زیرساخت‌های پیاده و دوچرخه سواری که شامل ایجاد محیطی مناسب برای دوچرخه‌سواران و شهروندان پیاده است، در کنار تسهیل دسترسی به حمل‌ونقل عمومی به نوعی می‌تواند سیاست‌های تشویقی به شمار بیاید. به‌طورکلی به‌وجودآمدن یک الگوی متوازن و معقول برای مدیریت تقاضا و عرضه در حمل‌ونقل شهری زمینه‌ساز بهبود شرایط ترافیکی و کیفیت زندگی در شهرها می‌شود.

۲۶۰ تقاطع هوشمند

در مشهد

- مدیران گذشته و حال شهرداری مشهد همواره از سیاست‌های چندانده و نداشتن همراهی مناسب دستگاه‌های متولی برای نظم‌بخشی به وضعیت ترافیکی شهر گلایه دارند.

مسئولیت ایجاد و نظم‌بخشی به فرهنگ ترافیکی بین نهادهای مختلف مانند شهرداری، پلیس و وزارت کشور تقسیم شده است. این موضوع منجر به پراکندگی و نبود هماهنگی در اقدامات فرهنگی و آموزشی می‌شود. در بسیاری موارد هم شهرداری برای ایجاد فرهنگ ترافیکی، در عمل تنهاست. وجود کمیته‌های تخصصی برای بررسی و تصویب طرح‌های ترافیکی مهم است. این کمیته‌ها باید نظرات ذی‌نفعان مختلف را جمع‌آوری کنند تا طرح‌های اجرایی به‌دور از مشکلات و نارضایتی‌های عمومی باشند. طرح‌های اصلاحی مانند تغییر هندسه خیابان‌ها، تقاطع‌ها و خطوط حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به بهبود ایمنی و روانی ترافیک در مشهد کمک کند. استفاده از فناوری‌های پیشرفته در مدیریت ترافیک، مانند سیستم‌های هوشمند راه‌هم از مدت‌ها قبل آغاز کرده‌ایم و در شهر به‌بهره‌وری بالایی رسیدهایم، هرچند هنوز هم نتوانسته‌ایم کل شهر را پوشش بدهیم.

- اکنون در میان ۹ کلان‌شهر کشور، وضعیت ایمنی معابر و خیابان‌های مشهد در چه جایگاهی است؟

از لحاظ داشتن شهر ایمن در حوزه ترافیکی، به جرئت می‌گویم که بین کلان‌شهرهای کشور جزو سه شهر اول کشور هستیم. اما اگر بخواهیم جدی‌تر در این مورد مقایسه کنیم، رتبه اول را از لحاظ ایمنی، وضعیت حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها، از نظر بستر نرم‌افزاری و تجهیزاتش را داریم. از میان ۲۹۰ تقاطع چراغ‌دار مشهد ۲۶۰ تقاطع هوشمند است و این موارد با پیشرفته‌ترین شهرهای دنیا برابری می‌کند. البته از نظر تعداد، تهران از ما جلوتر است اما فاصله ما با شیراز و تبریز بسیار زیاد و بهتر است.

با شورا

اکران شهری در مشهد برای حمایت از فلسطین

مسئول امور اکران، تبلیغات و فضا سازی شهری سازمان فرهنگی و اجتماعی شهرداری مشهد از اکران شهری در حمایت از فلسطین با عنوان «جهانیان به پا خیزید؛ غزه از گرسنگی دارد می‌میرد» خبر داد. محمد رسول غلامپور اظهار کرد: به منظور انعکاس وضعیت اسفناک مردم غزه و با توجه به قحطی فزاینده در این منطقه، اکران شهری در شهر مشهد آغاز شد. وی افزود، با توجه به قحطی و شرایط بحرانی در غزه، سازمان فرهنگی اجتماعی شهرداری مشهد بر آن شد تا با اکران تصاویری از رنج فلسطینیان و حملاتی همچون «جهانیان به پا خیزید؛ غزه از گرسنگی دارد می‌میرد» در شهر، توجه افکار عمومی را به این فاجعه انسانی جلب کند. وی تصریح کرد: این اکران شامل صد استرابورد و ۱۰۰ بیلبورد در نقاط مختلف شهر مشهد است که هدف آن رساندن صدای مظلومیت مردم غزه به جهانیان و درخواست کمک و حمایت از آن‌هاست. غلامپور خاطرنشان کرد: این اقدام، گامی در راستای حمایت از مردم مظلوم فلسطین و محکومیت جنایات رژیم اشغالگر قدس است و امیدواریم این حرکت بتواند در آگاه‌سازی افکار عمومی و جلب حمایت‌های بین‌المللی برای مردم غزه مؤثر باشد.

با شورا

پروژه‌های پیشران،

موتور محرک توسعه هوشمند مشهد



حسین حسینی
رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر مشهد

پروژه‌های پیشران نقش کلیدی در تحقق توسعه هوشمند و پایدار شهر دارند و شورای اسلامی شهر مشهد اجرای این طرح‌ها را از اولویت‌های حیاتی برای آینده شهر می‌داند. یکی از سیاست‌های دوره ششم شورای اسلامی شهر، ضرورت نگاه هدفمند و آینده‌نگر در تعریف و اجرای پروژه‌های پیشران توسعه شهری است. پروژه‌های پیشران، تنها طرح‌های عمرانی یا اقتصادی نیستند، بلکه موتور محرک تحول همه‌جانبه شهری به شمار می‌آیند. در مسیر حرکت به‌سوی توسعه زیرساختی، پروژه‌های پیشران باید بتوانند در ابعاد مختلف شهری جریان ساز باشند و این امر در شرایط کنونی یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است. خوشبختانه در مجموعه شهرداری مشهد، الزامات تحقق این هدف شامل اراده مدیریتی، نقشه‌راه روشن، روش‌های تأمین مالی نوآورانه و بهره‌گیری از نیروهای متخصص فراهم شده است.

کارگروه «جمعیت و خانواده»

به آیین نامه نشان مشهد الرضا^۹ اضافه شود



فاطمه سلمی
رئیس کمیسیون قانون و خانواده شورای اسلامی شهر مشهد

بسیاری از بانوان توانمند ما در عرصه‌های علمی، فرهنگی، اجتماعی و کارآفرینی، بدون آنکه در سطح عمومی شناخته شوند، سال‌ها فعالیت مؤثر و بی‌ادعاً داشته‌اند. ما پیشنهاد دادیم کارگروه «جمعیت و خانواده» به ساختار آیین‌نامه اضافه شود تا فعالان این حوزه نیز در فرایند ارزیابی قرار گیرند و امکان معرفی آن‌ها به عنوان چهره‌های شاخص و الگوهای موفق برای دختران و زنان جوان فراهم شود. در این مسیر نیز خواستار حضور داوران زن در روند شناسایی بانوان شاخص هستیم.

بازدید

بازدید فرماندار مشهد از پروژه سرمایه‌گذاری میدان بار ارزاق

سید حسن حسینی، فرماندار مشهد، به همراه امیر رضائی، سرپرست شهرداری منطقه ۶، از روند اجرایی پروژه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (میدان بار ارزاق عمومی) در ابتدای بولوار حر در شهرک شهید رجایی بازدید کردند. در این بازدید، ضمن بررسی مراحل پیشرفت پروژه، گزارشی از اقدامات انجام‌شده ارائه شد. این پروژه پیشران در بخش ارزاق عمومی و دروازه توسعه پایدار شهر به سمت شرق با هدف ارتقای زیرساخت‌های شهری، نوسازی میدان بارها و بهبود افزایش کیفیت خدمات به زائران و مجاوران امام رضا^۹، در حال اجراست و توسط بخش خصوصی و حمایت مدیریت شهری در مسیر رشد و ارتقای منطقه قرار دارد.

با شهرداران

جانمایی و نصب المان‌های «آرک» در پیاده‌روهای منطقه ۲



حسین پنجاه شش
سرپرست شهرداری منطقه ۲

نخستین المان «آرک» در پارک خطی توس جنوبی نصب شد. این المان که بر روی آن گیاهان رونده رشد خواهند کرد، به عنوان نخستین سازه درجهت زیبایی محیط مسیر عبور زائران پیاده به سمت حرم مطهر رضوی جانمایی شده است. این المان برگرفته از سازه‌هایی است که عموماً در گذشته برای بدرقه یا استقبال از حجاج در مسیر تشریف به خانه خدا قرار داده می‌شدند و اکنون این نماد کهن در پیاده‌راه‌های شهر در مسیر گذر زائران پیاده یادآور سنت‌های ارزشمند پیشینیان است. المان آرک علاوه بر پارک خطی توس در دیگر نقاط تردد زائران در سطح منطقه ۲ نیز نصب خواهد شد.

در شهر

پوش «آهوانه»؛ دوستی از حرم تا حرم بادستان

دختران مشهدی



محمّد اسکندری‌نژاد
معاون فرهنگی هنری سازمان فرهنگی و اجتماعی شهرداری مشهد

با نزدیک شدن به ایام اربعین حسینی، پوشش مردمی «آهوانه» با هدف ترویج نوع دوستی و همدلی میان ملت‌های مسلمان آغاز شد. این پوشش ابتکاری فرهنگی و هنری است که با حضور دختران نوجوان مشهدی آغاز شده و در آن، بیش از ۸ هزار عروسک نمدی به شکل آهو توسط این دختران ساخته خواهد شد. این عروسک‌ها در مسیر پیاده‌روی اربعین حسینی، به دست دختران زائر ایرانی سپرده می‌شوند تا به عنوان هدیه‌ای فرهنگی و معنوی، به دختران نوجوان عراقی اهدا شوند. الهام‌بخشی این طرح از لقب «صامن آهو» برای امام رضا^۹ گرفته شده است.

آماده سازی ۳۰ اتوبوس برای خدمت رسانی

به زائران اربعین در عراق



محسن شریفی
مدیرعامل سازمان اتوبوس‌رانی شهرداری مشهد

در راستای تسهیل تردد زائران اربعین، مقرر شده است سی دستگاه اتوبوس طی سه مرحله برای خدمات‌رسانی در مرزها و مسیرهای منتهدی به عبایت‌عالیات در کشور عراق آماده شوند. این ناوگان به‌زودی به ایام اعزام به مرزهای غربی کشور و کشور عراق مهیا خواهد شد. یک دستگاه اتوبوس امداد برای پشتیبانی فنی و تعمیرات، یک دستگاه خودرو پشتیبان و ۸۵ نفر نیروی انسانی برای اجرای مأموریت در نظر گرفته شده‌اند تا روند خدمت‌رسانی با بیشترین کیفیت و آمادگی انجام شود.