

خبر

پرداخت عوارض نوسازی در

اصفهان چهار برابر افزایش

یافت

مدیرکل درآمد شهرداری اصفهان و مشاور شهردار در حوزه اقتصادی و مشارکت‌های مردمی از استقبال گسترده شهروندان از طرح تخفیف عوارض نوسازی و عمران شهری خبر داد و گفت: پرداخت این عوارض در سماهه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته چهار برابر افزایش یافته‌است.

نادر آخوندی با اشاره به سیاست‌های شهرداری اصفهان در راستای توسعه و ایجاد درآمدهای پایدار شهری اظهار کرد: با توجه به پروژه‌های بزرگی که برای رفاه حال مردم، خدمات‌رسانی و توسعه اقتصادی شهر برنامه‌ریزی شده است، برای سال ۱۴۰۵ در حوزه عوارض نوسازی و عمران شهری و عوارض کسب و پیشه، طرحی از سوی شهرداری پیشنهاد و به تصویب شورای اسلامی شهر رسید و افزود: بر اساس این طرح، در سماهه نخست سال جاری ارقام عوارض نسبت به سال گذشته افزایش نکرده، زیرا هر سال بر اساس قیمت منطقه‌ی اعلامی از سوی اداره کل امور مالیاتی، عوارض نوسازی و کسب و پیشه افزایش پیدا می‌کند، اما سال جاری این افزایش اعمال نشد.مدیرکل درآمد شهرداری اصفهان و مشاور شهردار در حوزه اقتصادی و مشارکت‌های مردمی تأکید کرد علاوه بر این، برای دو بخش حمل‌ونقل زباله و عوارض حمل‌ونقل شهری نیز ۹۰ درصد تخفیف در نظر گرفته شد تا شهروندان بتوانند در این بازه زمانی نسبت به پرداخت عوارض نوسازی اقدام کنند و درآمد حاصل از آن در اجرای پروژه‌های شهری مورد استفاده قرار گیرد. آخوندی گفت: برای تشویق شهروندان خوش‌حساب که در ابتدای سال عوارض نوسازی خود را پرداخت می‌کنند نیز ۱۵ دستگاه موتورسیکلت برقی و ۱۵ دستگاه اسکوتر برقی برای ۱۵ منطقه شهرداری در نظر گرفته شد و یک دستگاه خودروی برقی نیز به‌عنوان جایزه ویژه برای اهدا به شهروندان خوش‌حساب از طریق قرعه‌کشی پیش‌بینی شد. او ادامه داد: پس از اطلاع‌رسانی عمومی این طرح و با توجه به تنوع روش‌های پرداختی که در شهرداری اصفهان فراهم شده است، از جمله پرداخت غیرحضوری از طریق برنامه کاربردی «صفهان‌من» و سایر روش‌ها، استقبال بسیار خوبی از سوی شهروندان انجام شد.مدیرکل درآمد شهری اصفهان و مشاور شهردار در حوزه اقتصادی و مشارکت‌های مردمی خاطرنشان کرد: در سماهه نخست سال جاری میزان پرداخت عوارض نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود چهار برابر افزایش یافت که این موضوع نشان می‌دهد شهروندان نسبت به شهر خود دغدغه‌مند هستند و تمایل دارند شهر را زیبا، توسعه‌یافته و برخوردار از پروژه‌های عمرانی به ثمر رسانده داشته باشند. آخوندی گفت:این استقبال مطلوب هم در بخش عوارض نوسازی و عمران شهری، هم در حوزه عوارض کسب و پیشه و هم در بخش عوارض خودرو اتفاق افتاد و موجب ایجاد پویایی و انگیزه بیشتر برای توسعه شهر شد. او افزود: برای ارتباطی که به هر دلیل موفق به پرداخت عوارض در سماهه نخست نشده‌اند نیز این امکان فراهم شده است که از ابتدای تیر سال جاری با مراجعه به سامانه‌های مربوط، پرداخت عوارض خود را تا پایان سال انجام دهند.مدیرکل درآمد شهرداری اصفهان و مشاور شهردار در حوزه اقتصادی و مشارکت‌های مردمی تأکید کرد: یکی از درخوردستی‌های چند سال اخیر شهروندان این بود که پرداخت یکجای عوارض برای برخی افراد دشوار است، از همین‌رو این امکان فراهم شده است تا شهروندان هنگام پرداخت، گزینه تسطیحات انتخاب و عوارض خود را تا پایان سال و در مدت باقی‌مانده، حداکثر در ۹ قسط پرداخت کنند. آخوندی گفت:امروز با همکاری بانک ملی و همراهی همه شهروندان بتوانیم شرایطی را فراهم کنیم که اصفهان همچون همیشه شهری زیباتر، توسعه‌یافت‌تر و شایسته زندگی برای همه شهروندان باشد.

برگزاری نخستین دوره تربیت

مریی سالمندی در اصفهان

معاون فرهنگی شهردار و رئیس سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان از برگزاری نخستین دوره تخصصی «تربیت مریی سالمندی» با محوریت «یست سالمندان در بحران و پس‌بحران» خبر داد و گفت: این دوره با استقبال چشمگیر مربیان، پرستاران، روان‌شناسان و فعالان حوزه سلامت روبه‌رو شده است.

کمال حیدری با اشاره به برگزاری نخستین دوره تخصصی «تربیت مریی سالمندی» در اصفهان اظهار کرد: با توجه به روند رو به رشد جمعیت سالمندان و ضرورت تربیت نیروهای متخصص در این حوزه، سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان با همکاری نهادهای علمی و تخصصی، این دوره را با محوریت «یست سالمندان در بحران و پس‌بحران» برگزار کرده است. او افزود: این دوره از هفتم تیر آغاز شده و در قالب ۱۰ جلسه و ۳۰ ساعت آموزشی در حال برگزاری است و با استقبال چشمگیر مربیان، پرستاران، روان‌شناسان، فعالان حوزه سلامت و علاقمندان به مباحث سالمندی روبه‌رو شده است. معاون فرهنگی شهردار و رئیس سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان با اشاره به محتوای تخصصی این دوره، خاطرنشان کرد: شرکت‌کنندگان در این دوره با ابعد مختلف زیست سالمندان در شرایط بحران و پس‌بحران، شیوه‌های حمایت روانی و اجتماعی، اصول آموزش و توانمندسازی سالمندان و راهکارهای ارتقای کیفیت زندگی این گروه آشنا می‌شوند.حیدری با بیان اینکه این دوره همراه با ارائه مدرک معتبر، قابل ترجمه و قابل استلام و با همکاری انجمن مطالعات روان‌شناسی سلامت ایران و تحت نظارت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی برگزار می‌شود، گفت: استقبال کم‌نظیری از این دوره، نشان‌دهنده نیاز روزافزون جامعه به آموزش‌های تخصصی در حوزه سالمندی است. او خاطرنشان کرد: سازمان فرهنگی، اجتماعی و ورزشی شهرداری اصفهان در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی خود، برنامه‌ریزی برای تداوم و برگزاری دوره‌های تکمیلی و تخصصی در این حوزه را در دستور کار دارد.

اصفهان در آستانه تصمیمی سرنوشت‌ساز برای آینده حمل‌ونقل شهری قرار گرفته است؛ تصمیمی که اگر به مرحله اجرا برسد، می‌تواند مسیر توسعه ترافیکی شهر را در دهه آینده تغییر دهد. تا‌زترین نشست کمیسیون هوشمندسازی و حمل‌ونقل شهرداری اسلامی شهر اصفهان، علاوه بر بررسی روند مطالعات جامع

حمل‌ونقل، تصویری روشن از چالش‌های کنونی، اهداف آینده و الزامات اجرای این طرح ارائه کرد. اعضای شورا و مدیران پروژه بر یک نکته اتفاق نظر داشتند؛ اینکه مطالعات جامع نباید در قالب گزارش‌های کارشناسی باقی بماند بلکه باید مبنای بودجه‌ریزی، سیاست‌گذاری و تصمیم‌های اجرایی شهر تاقف ۱۴۱۶ باشد.در این نشست، محمد نورصالحی رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان با اشاره به روند تهیه طرح جامع مطالعات حمل‌ونقل و ترافیک شهر، اظهار کرد:این مطالعات به دلیل شرایط خاص سال‌های گذشته، از جمله محدودیت‌های ناشی از همه‌گیری کرونا و وقایع سال ۱۴۰۱، با تأخیر جدی روبه‌رو شد؛ به‌گونه‌ای که بخش مهمی از زمان قرارداد سپری شده بود اما فرآیند اصلی آمارگیری تازه آغاز شد. او با بیان اینکه کیفیت خروجی مطالعات به کیفیت داده‌های اولیه وابسته است، افزود: باید با دقت بررسی شود که داده‌های گردآوری‌شده تا چه اندازه قابلیت استناد دارند، زیرا اگر پایه آماری مطالعات دقیق نباشد، نتایج و سیاست‌های استخراج‌شده نیز دچار خطا خواهد شد. رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان تأکید کرد: با وجود همه موانع، اکنون باید نگاه شهر از مرور گذشته به سمت ارائه یافته‌های جدید و تصمیم‌سازی برای آینده تغییر کند و جلسات بعدی بیشتر بر نتایج مطالعات و راهکارهای اجرایی متمرکز باشد. نورصالحی با اشاره به افق ۱۵ ساله این مطالعات گفت: اگر مبنای اطلاعات مربوط به سال ۱۴۰۲ باشد، لازم است در سال ۱۴۰۷ داده‌ها به‌روزرسانی شوند تا اعتبار مدل‌های پیش‌بینی حفظ شود؛ زیرا تغییرات جمعیتی، اقتصادی و الگوهای سفر در فاصله چندسال می‌تواند نتایج مطالعات را تحت تأثیر قرار دهد. او خاطرنشان کرد شهر چندینی ساخته نخواهد شد و همه برنامه‌ها باید برای همین ساختار شهر، قلمی، شبکه معابر موجود و ظرفیت‌های واقعی اصفهان طراحی شود. مطالعات باید نشان دهد چگونه می‌توان سهم حمل‌ونقل عمومی را افزایش داد، استفاده از خودروهای شخصی را کاهش داد و چه شیوه‌های برای تحقق این اهداف لازم است. رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان و همچنین بر مسئولیت مشترک دستگاه‌های مختلف تأکید کرد و گفت: اجرای نتایج مطالعات تنها بر عهده شهرداری نیست؛ شورای شهر، پلیس راهور، وزارت کشور و سایر نهادهای مرتبط نیز باید خود را نسبت به اجرای سیاست‌های پیشنهادی متعهد ببانند، زیرا بخشی از راهکارها به حوزه‌های اتوبوسرانی یا توسعه ناوگان نیز بدون مدیریت صحیح و اجرای دقیق، به افزایش استقبال شهروندان از حمل‌ونقل عمومی منجر نخواهد شد. تجربه‌های سال‌های گذشته نشان داده است که فاصله میان مطالعات کارشناسی و اجرای واقعی پروژه‌ها می‌تواند نتایج مورد انتظار را تغییر دهد. نورصالحی تصریح کرد: نباید از این مطالعات انتظار معجزه داشت، مگر آنکه همه دستگاه‌ها اجرای دقیق آن را بپذیرند. همچنین لازم است این مطالعات به مبنای تصمیم‌گیری‌های اجرایی و بودجه‌ای شهر تبدیل شود تا در سال‌های آینده تمام پروژه‌های شهری بر اساس آن تعریف شوند. در ادامه این نشست، علی‌نادرین مدیر پروژه مطالعات جامع حمل‌ونقل اصفهان، گزارشی از نتایج مطالعات ارائه کرد و تصویری نگران‌کننده از وضعیت حمل‌ونقل شهر ترسیم کرد. او با اشاره به اینکه مطالعات جامع حمل‌ونقل بر اساس ضوابط سازمان برنامه و بودجه و با اقی ۱۵ ساله انجام می‌شود، گفت: محدوده مطالعه علاوه بر شهر اصفهان، شهرهای پیرامونی و ارتباطات سفرهای درون‌زای با استان‌های همجوار را نیز شامل می‌شود.نادران با بیان اینکه محدوده مورد مطالعه حدود سه میلیون نفر جمعیت دارد، افزود: روزانه بیش از ۶ میلیون و ۲۰۰ هزار سفر در این محدوده انجام می‌شود و حدود ۲۰

درصد این سفرها به صورت پیاده است که اهمیت توسعه زیرساخت‌های انسان‌محور را نشان می‌دهد. او درباره ترکیب سفرهای شهری اظهار کرد: ۲۹ درصد سفرها با هدف اشتغال، ۲۰ درصد برای خرید و ۱۶ درصد برای تحصیل انجام می‌شود. همچنین سهم خودروهای شخصی در سال ۱۴۰۱ به حدود ۴۲ درصد رسیده و حمل‌ونقل عمومی تنها ۱۱ درصد سفرها را جابه‌جا کرده است. یکی از مهم‌ترین بخش‌های این گزارش، کاهش چشمگیر سهم حمل‌ونقل همگانی در دو دهه اخیر بود.مدیر پروژه مطالعات جامع حمل‌ونقل اصفهان گفت: اگر تاکسی نیز در محاسبات لحاظ شود، سهم حمل‌ونقل عمومی از ۴۰ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۲۰ درصد در سال ۱۴۰۱ کاهش یافته است؛ روندی که به گفته او، حاصل کاهش سرمایه‌گذاری در ناوگان عمومی، افزایش مالکیت خودروهای شخصی و تغییر الگوی سفر شهروندان است. نادران با اشاره به سیاست‌های کلان کشور افزود: برای کالنترهای دارای سیستم ریلی، هدف‌گذاری این است که ۷۵ درصد سفرها با حمل‌ونقل عمومی و تنها ۲۵ درصد با خودروهای شخصی انجام شود، اما روند سال‌های اخیر در بسیاری از شهرهای کشور برعکس بوده و استقبال از حمل‌ونقل عمومی بهشدت کاهش یافته است. او تأکید کرد: اگر هیچ مداخله‌ای انجام نشود، سهم خودروهای شخصی در اقق مطالعات از ۴۲ درصد به ۴۸ درصد خواهد رسید و این افزایش عمدتاً از کاهش سهم پیاده‌روی و سایر شیوه‌های حمل‌ونقل تأمین خواهد شد.مدیر پروژه مطالعات جامع حمل‌ونقل اصفهان سه اولویت اصلی برنامه پیشنهادی را «حفاظت از محیط‌زیست»، «ارتقای ایمنی» و «توسعه حمل‌ونقل همگانی» عنوان کرد. به گفته او، در حوزه حمل‌ونقل غیرموتوری، مطالعات پیشنهادی ایجاد شبکه‌ای ۲۲۰ کیلومتری برای دوچرخه‌سواری ارائه کرده که حدود ۶۸ درصد جمعیت شهر را پوشش می‌دهد. همچنین خیابان‌های حلقه، شیخ‌یهایی و نظار مبنای به‌عنوان اولویت‌های نخست پیاده‌اسامزی معرفی شده‌اند.نادران درباره توسعه حمل‌ونقل اتوبوسی نیز گفت: خطوط اول و دوم متر به‌عنوان اولویت‌فرض در مدل مطالعات لحاظ شده و علاوه بر آن، ایجاد یک خط ریلی از پایانه اندیشه تا میدان آزادی، خط تراموا از پایانه قدس تا میدان آزادی و پنج مسیر حمل‌ونقل حومه‌ای پیشنهاد شده است که بخش زیادی از آنها با اتوبوس‌های تندرو قابل بهره‌برداری خواهد بود. او افزود: برآوردها نشان می‌دهد برای پاسخگویی به نیاز شهر در افق ۱۴۱۶، ۴۱ قطار، ۴۶۸ دستگاه اتوبوس تندرو و ۵۲۵ دستگاه اتوبوس عادی نیاز خواهد بود. موضوع پارکینگ نیز بخش دیگری از این مطالعات را به خود اختصاص داد.مدیر پروژه مطالعات جامع حمل‌ونقل اصفهان با اشاره به کمبود شدید فضای پارک در شهر گفت: در صورت ادامه روند فعلی، اصفهان با کمبود حدود ۱۰۰ هزار

اصفهان در مسیر بازنگری حمل‌ونقل؛

مطالعات جامع مبنای بودجه و پروژه‌های شهری می‌شود



درصد این سفرها به صورت پیاده است که اهمیت توسعه زیرساخت‌های انسان‌محور را نشان می‌دهد. او درباره ترکیب سفرهای شهری اظهار کرد: ۲۹ درصد سفرها با هدف اشتغال، ۲۰ درصد برای خرید و ۱۶ درصد برای تحصیل انجام می‌شود. همچنین سهم خودروهای شخصی در سال ۱۴۰۱ به حدود ۴۲ درصد رسیده و حمل‌ونقل عمومی تنها ۱۱ درصد سفرها را جابه‌جا کرده است. یکی از مهم‌ترین بخش‌های این گزارش، کاهش چشمگیر سهم حمل‌ونقل همگانی در دو دهه اخیر بود.مدیر پروژه مطالعات جامع حمل‌ونقل اصفهان گفت: اگر تاکسی نیز در محاسبات لحاظ شود، سهم حمل‌ونقل عمومی از ۴۰ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۲۰ درصد در سال ۱۴۰۱ کاهش یافته است؛ روندی که به گفته او، حاصل کاهش سرمایه‌گذاری در ناوگان عمومی، افزایش مالکیت خودروهای شخصی و تغییر الگوی سفر شهروندان است. نادران با اشاره به سیاست‌های کلان کشور افزود: برای کالنترهای دارای سیستم ریلی، هدف‌گذاری این است که ۷۵ درصد سفرها با حمل‌ونقل عمومی و تنها ۲۵ درصد با خودروهای شخصی انجام شود، اما روند سال‌های اخیر در بسیاری از شهرهای کشور برعکس بوده و استقبال از حمل‌ونقل عمومی بهشدت کاهش یافته است. او تأکید کرد: اگر هیچ مداخله‌ای انجام نشود، سهم خودروهای شخصی در اقق مطالعات از ۴۲ درصد به ۴۸ درصد خواهد رسید و این افزایش عمدتاً از کاهش سهم پیاده‌روی و سایر شیوه‌های حمل‌ونقل تأمین خواهد شد.مدیر پروژه مطالعات جامع حمل‌ونقل اصفهان سه اولویت اصلی برنامه پیشنهادی را «حفاظت از محیط‌زیست»، «ارتقای ایمنی» و «توسعه حمل‌ونقل همگانی» عنوان کرد. به گفته او، در حوزه حمل‌ونقل غیرموتوری، مطالعات پیشنهادی ایجاد شبکه‌ای ۲۲۰ کیلومتری برای دوچرخه‌سواری ارائه کرده که حدود ۶۸ درصد جمعیت شهر را پوشش می‌دهد. همچنین خیابان‌های حلقه، شیخ‌یهایی و نظار مبنای به‌عنوان اولویت‌های نخست پیاده‌اسامزی معرفی شده‌اند.نادران درباره توسعه حمل‌ونقل اتوبوسی نیز گفت: خطوط اول و دوم متر به‌عنوان اولویت‌فرض در مدل مطالعات لحاظ شده و علاوه بر آن، ایجاد یک خط ریلی از پایانه اندیشه تا میدان آزادی، خط تراموا از پایانه قدس تا میدان آزادی و پنج مسیر حمل‌ونقل حومه‌ای پیشنهاد شده است که بخش زیادی از آنها با اتوبوس‌های تندرو قابل بهره‌برداری خواهد بود. او افزود: برآوردها نشان می‌دهد برای پاسخگویی به نیاز شهر در افق ۱۴۱۶، ۴۱ قطار، ۴۶۸ دستگاه اتوبوس تندرو و ۵۲۵ دستگاه اتوبوس عادی نیاز خواهد بود. موضوع پارکینگ نیز بخش دیگری از این مطالعات را به خود اختصاص داد.مدیر پروژه مطالعات جامع حمل‌ونقل اصفهان با اشاره به کمبود شدید فضای پارک در شهر گفت: در صورت ادامه روند فعلی، اصفهان با کمبود حدود ۱۰۰ هزار

فضای پارک مواجه خواهد شد، اما اجرای هم‌زمان توسعه حمل‌ونقل عمومی، قیمت‌گذاری پارکینگ و سیاست‌های مدیریت ترافیک می‌تواند این کمبود را به میزان قابل توجهی کاهش دهد. او تأکید کرد: راه‌حل آینده باید هم‌زمان با تحولات فناوری و تغییر الگوهای حمل‌ونقل شهروندان انجام شود.مدیرکل مطالعات و برنامه‌ریزی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان نیز با تشریح روند تهیه طرح جامع مطالعات حمل‌ونقل و ترافیک شهر گفت: این مطالعات پس از حدود پنج سال، چند مرحله آماری‌برداری، مدل‌سازی و پنج وب‌پایش بخش راهکارها، اکنون در آستانه طی کردن مراحل نهایی تصویب قرار دارد. جمشید لقایی اظهار کرد: مطالعات این طرح از حدود پنج سال پیش آغاز شد و اکنون نیز کنسرسیومی مشکل‌از شرکت‌های طرح هفتم و آوند طرح و اندیشه مسئولیت انجام آن را بر عهده دارند و آقای نادران به‌عنوان مجری پروژه در این فرایند حضور دارند. او افزود: نظارت بر این مطالعات نیز به دانشگاه صنعتی اصفهان سپرده شد و آقای طالبیان به‌عنوان مدیر پروژه نظارت، مسئولیت هدایت این بخش را بر عهده دارد. همان‌گونه که اشاره شد، چند سال قبل قراردادی این مطالعات منقد شد و مراحل مختلف آن مطابق ضوابط دستور کار قرار گرفت. مدیرکل مطالعات و برنامه‌ریزی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان تأکید کرد: نخستین گام مهم این مطالعات، آماری‌برداری بود که معمولاً باید در ماه‌های اردیبهشت تا آبان انجام شود، اما در سال ۱۴۰۰ با وجود درخواست شهرداری، وزارت کشور با انجام آمارگیری موافقت نکرد و این مرحله به تعویق افتاد. لقایی گفت: یکی از موضوعات مهم در این فرآیند حساسیت ویژه نسبت به راهکارهای پیشنهادی بود و در حوزه‌های مختلف از جمله پارکینگ، شبکه معابر و حمل‌ونقل همگانی جلسات متعددی برگزار شد تا همه موضوعات با دقت بررسی و اصلاح شود. او ادامه داد: در یک سال و نیم تا دو سال اخیر، تمرکز اصلی بر بخش راهکارهای مطالعات بوده و این بخش با دقت فراوان مورد بررسی، اصلاح و بازنگری قرار گرفته است تا بتوان به

پیش‌بینی‌شده استوار با شهرهای پیشرو جهان شد و افزود: شهرهایی مانند سنوول با بسیاری از موضوعاتی را که امروز ما برای افق ۱۴۱۶ برنامه‌ریزی می‌کنیم، سال‌ها پیش اجرا کرده‌اند و اگر نگاه آینده‌نگر نداشته باشیم، فاصله ما با استانداردهای جهانی بیشتر خواهد شد. او اجرای مطالعات را مهم‌تر از تنوین آن دانست و گفت: سخاهی که برای آینده حمل‌ونقل اصفهان تهیه می‌شود، زمانی ارزشمند خواهد بود که همه دستگاه‌ها به اجرای آن متعهد باشند. رئیس کمیسیون هوشمندسازی و حمل‌ونقل شورای شهر اصفهان و همچنین بر هماهنگی کامل میان طرح جامع حمل‌ونقل و طرح جامع شهر تأکید کرد و گفت: توسعه شهرک‌ها، پروژه‌های عمرانی، پارکینگ‌ها و سایر برنامه‌های توسعه شهری باید در چارچوب سیاست‌های حمل‌ونقل تنوین شود تا برنامه‌های خودی‌جور دیگر را

آینده جابه‌جایی شهری؛ محله‌محوری جایگزین خودرومحوری

اتصال محله‌ها به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی با کاهش ترافیک شهری با رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور و فناوری‌های هوشمند تجربه شهرهای موفق نشان می‌دهد که احداث بزرگراه‌ها و پارکینگ‌های جدید، تنها نتایج ترافیک را کاهش نمی‌دهد، بلکه به‌دلیل افزایش تقاضای القایی، وضعیت را وخیم‌تر می‌کند. راهکار پایدار، تغییر الگوی سفر از طریق توسعه حمل‌ونقل محور است. این رویکرد که به اختصار TOD نامیده می‌شود، بر ایجاد کاربری‌های مختلط (مسکونی، اداری، تجاری و تفریحی) در شعاع پیاده‌روی از ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی بر ظرفیت تأکید دارد. مطالعه گسترده‌ای در منطقه کلان‌شهر کینهاگ که داده‌های ۲۱ هزار و ۸۴۴ سفر را طی یک دهه تحلیل کرده است، نشان می‌دهد که تراکم جمعیت و فعالیت در اطراف ایستگاه‌های قطار، به مراتب مؤثرتر از احداث پارکینگ‌های حاشیه‌ای در افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی و دوچرخه است، همچنین مؤلفه‌هایی همچون امنیت خیابان‌ها، پیاده‌روهای سایه‌دار و روشنایی مناسب، تأثیر مستقیمی بر انتخاب شیوه سفر دارند. در کشورهای در حال توسعه همچون هند، که جمعیت شهری در سال ۲۰۲۵ به نزدیک ۶۰۰ میلیون نفر خواهد رسید، TOD نه به‌عنوان یک گزینه بلکه به‌عنوان یک ضرورت مطرح است.



کافی نیست و باید عوامل هزینه، ایمنی، دسترسی آسان و فرهنگ‌سازی نیز مورد توجه قرار گیرد. مطالعه‌ای میدانی در سال ۲۰۲۵ در شهر سالنتیک، نشان داد که با وجود استقبال از ایستگاه‌های قطار، شمار کاربران اسکوتر برقی بسیار اندک و پیاده‌روی همچنان گزینه نخست شهروندان باقی مانده است، در مقابل تجربه دوچرخه‌های اشتراکی در شهرهای اروپایی امیدوارکننده‌تر بود و آمار نشان داد افزایش ۱۰ درصدی در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی، می‌تواند تا ۲۸ درصد به مسافرت‌های ریلی بی‌افزاید، بنابراین به‌شرط تأمین زیرساخت‌های ایمن (مسیرهای دوچرخه‌سواری، پارکینگ‌های امن و کرایه‌های یارانه‌ای)، حمل‌ونقل خرد می‌تواند حلقه گمشده

اصفهان امروز

خبر

پیشرفت ۷۸ درصدی رینگ

چهارم در منطقه ۶

مدیر منطقه ۶ شهرداری اصفهان گفت: عملیات اجرایی پروژه رینگ چهارم ترافیکی در محدوده ۶ کیلومتر ۶۹ تا ۷۱ این منطقه با پیشرفت فیزیکی ۷۸ درصدی در حال اجرا است و هم‌زمان با نزدیک شدن عملیات آزادسازی مسیر به مراحل پایانی، روند تکمیل یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی شهر با شتاب ادامه دارد.

علی باقری با اشاره به اهمیت اجرای پروژه رینگ چهارم ترافیکی اصفهان اظهار کرد: رینگ چهارم به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی و ترافیکی کلان‌شهر اصفهان با طول ۷۸٫۲ کیلومتر طراحی شده است که هدف اصلی آن کاهش بار ترافیکی هسته مرکزی شهر، آسان شدن تردد پیرامونی، توزیع مناسب سفرهای شهری و ایجاد ارتباط سریع‌تر میان مبادی ورودی و خروجی اصفهان است. او افزود: از مجموع این مسیر، ۴۵ کیلومتر در محدوده شهر اصفهان قرار دارد که حدود ۱۰٫۵ کیلومتر آن، معادل ۲۳ درصد کل مسیر شهری رینگ چهارم، در محدوده منطقه ۶ واقع شده است؛ موضوعی که منطقه ۶ را به دارنده بیشترین سهم از این پروژه مهم شهری تبدیل کرده است.مدیر منطقه ۶ شهرداری اصفهان با اشاره به آخرین وضعیت اجرای پروژه در این منطقه گفت: در حال حاضر عملیات اجرایی بخش دو کیلومتری رینگ چهارم در حفاصل ۶۹ تا ۶۸ کیلومتر ۶۹ با ۷۱ تا پیشرفت فیزیکی ۷۸ درصدی در حال انجام است و هم‌زمان عملیات آزادسازی املاک و اراضی واقع در مسیر نیز به مراحل پایانی خود نزدیک شده است. باقری ادامه داد: برای اجرای این بخش از پروژه اعتباری بیش از ۶۴۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است و با تأمین منابع مالی و همکاری دستگاه‌های مرتبط، عملیات اجرایی مطابق برنامه زمان‌بندی در حال پیشرفت است. او با اشاره به برگزاری جلسه کارگاهی بررسی روند اجرای پروژه خاطرنشان کرد: در این نشست، آخرین وضعیت پیشرفت عملیات اجرایی، آزادسازی مسیر، تعریض پل روی رودخانه، موافقت اجرایی و راهکارهای تسریع در روند اجرای پروژه به حضور عوامل فنی و اجرایی بررسی شد تا در صورت لزوم برای رفع مشکلات احتمالی و تسریع در تکمیل پروژه انجام شود.مدیر منطقه ۶ شهرداری اصفهان تأکید کرد: بهره‌برداری از این بخش رینگ چهارم نقش مؤثری در روان‌سازی ترافیک، کاهش زمان سفرهای درون‌شهری، افزایش ایمنی تردد و توسعه متوازن شبکه معابر خواهد داشت و مدیریت شهری با جدیت روند اجرای این پروژه راهبردی را تا تکمیل نهایی دنبال می‌کند.

آغاز احیای یکی از شریان‌های آبی اصفهان

مدیر منطقه ۷ شهرداری اصفهان از آغاز عملیات باززنده‌سازی سردهانه مادای ایمان با اعتباری بالغ بر یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خبر داد و گفت: این پروژه با هدف احیای یکی از شریان‌های حیاتی شهر، ارتقای ایمنی و بهبود جریان آب، طی دو ماه آینده تکمیل و در اختیار شهروندان قرار می‌گیرد. مهدی سلطان‌آقایی با اعلام آغاز عملیات باززنده‌سازی سردهانه مادای ایمان اظهار کرد: این پروژه با اعتباری بالغ بر یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در دستور کار مدیریت شهری شهرداری اصفهان قرار گرفته است و بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، ظرف دو ماه آینده به بهره‌برداری خواهد رسید. او با اشاره به اهمیت مادی‌ها در ساختار زیست‌محیطی و تاریخی اصفهان افزود: احیای مادی‌ها به‌عنوان شریان‌های حیاتی شهر، همواره یکی از اولویت‌های مدیریت شهری بوده است، زیرا این شبکه ارزشمند علاوه بر انتقال و توزیع آب، نقش مؤثری در حفظ هویت تاریخی، ارتقای کیفیت محیط‌زیست و توسعه فضای سبز شهری ایفا می‌کند.مدیر منطقه ۷ شهرداری اصفهان ادامه داد: عملیات باززنده‌سازی سردهانه مادای ایمان با هدف بهبود عملکرد سازه، افزایش ایمنی، تسهیل جریان آب و حفظ این میراث ارزشمند شهری در حال اجراست و پس از تکمیل، شرایط مناسبی برای بهره‌برداری شهروندان و استمرار جریان آب در این بخش فراهم خواهد شد. سلطان‌آقایی با بیان اینکه مادی‌های اصفهان نقش مهمی در حفظ تعادل اکولوژیکی شهر دارند، تصریح کرد: جریان آب در مادی‌ها موجب تغذیه سفره‌های آب زیرزمینی، افزایش رطوبت محیط، کاهش اثرات جزیره گرمایی و تقویت پوشش گیاهی می‌شود و بستر مناسبی برای زیست پرندگان، آبیزان و سایر گونه‌های جانوری فراهم می‌کند. او خاطرنشان کرد: مادی‌ها علاوه بر کارکردهای زیست‌محیطی، یکی از شاخص‌ترین عناصر هویت تاریخی و گردشگری اصفهان به شمار می‌روند و با شکل‌دهی به فضاهای سبز خطی و باغ‌های شهری، نقش مؤثری در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان و زیبایی‌سیما شهری دارند.مدیر منطقه ۷ شهرداری اصفهان با تأکید بر تداوم برنامه‌های احیای مادی‌ها گفت: مدیریت شهری با اجرای پروژه‌های باززنده‌سازی، مرمت و ساماندهی شبکه مادی‌ها تلاش می‌کند ضمن صیانت از این سرمایه ارزشمند، زمینه بهره‌مندی نسل امروز و آینده از ظرفیت‌های زیست‌محیطی، فرهنگی و گردشگری این میراث ماندگار را فراهم کند.