خبر

اصلاحات ترافیکی شهر بدون جسارت مدیریتی ممکن نیست

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان گفت: توجه به مدیریت ناوگان حمل‌ونقل بار می‌تواند نقش مؤثری در کاهش تصادفات، کاهش آسیب به زیرساخت‌های شهری و کاهش هزینه‌های نگهداری شبکه معابر داشته باشد.

سعید ساکت اظهار کرد: حوزه حمل‌ونقل و ترافیک به‌دلیل تنوع و تکثر مأموریت‌ها، یکی از تخصصی‌ترین و در عین حال اثرگذارترین بخش‌های مدیریت شهری محسوب می‌شود و به واسطه مسئولیت‌ها و ارتباطات فراسیستمی، بیشترین تعامل را با دستگاه‌های خارج از مجموعه شهرداری دارد. او افزود: این تعاملات در بخش‌های مختلف حاکمیتی استان، فرمانداری، دستگاه‌های تخصصی و حتی مجموعه‌های دانشگاهی نمود جدی دارد و همین موضوع جایگاه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک را به جایگاهی ویژه تبدیل کرده است. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان تصریح کرد: در دوره‌ای که توفیق حضور در این معاونت را داشتم، تعامل، همدلی و همکاری با حضور مهندس حمید آقایی به شکل حرفه‌ای، منسجم و مؤثری دنبال شد و معتقدم یکی از میراث‌های ارزشمند این دوره، میدان‌داری و حضور مستمر در صحنه بود. او ادامه داد: اداره‌کل اجرایی حوزه حمل‌ونقل زمانی می‌تواند موتور محرک مجموعه باشد که هم «پیش‌برنده» و هم «پیشرونده» عمل کند؛ یعنی هم خود مجموعه را به سمت تعالی ببرد و هم سایر اجزا را به تحرک وادار کند و این موضوع در عملکرد مجموعه اجرایی به‌خوبی عینیت پیدا کرده بود. ساکت خاطرنشان کرد: اقتدار سیستمی و فنی از الزامات فعالیت در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک است و این اقتدار باید در کنار تعامل و میدان‌داری حفظ شود تا بتوان مسیر توسعه را با قدرت ادامه داد. او با اشاره به ظرفیت تخصصی موجود در معاونت حمل‌ونقل و ترافیک گفت: امروز در این حوزه یک تجربه غنی و انباشته تخصصی شکل گرفته که حاصل سال‌ها فعالیت کارشناسی و مدیریتی است و باید این تفکر رشد یافته به سایر عرصه‌های تصمیم‌گیری مدیریت شهری نیز تسری پیدا کند. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان اضافه کرد: نباید ظرفیت تخصصی حمل‌ونقل و ترافیک محدود به درون معاونت باقی بماند، بلکه این نگاه و دانش باید در سایر بخش‌های اجرایی، مناطق و حوزه‌های تصمیم‌گیری مدیریت شهری نیز اثرگذار باشد تا بتوانیم موضوعات شهر را با کیفیت بیشتری پیش ببریم. وی تاکید کرد: اگر نگاه مدیریتی برگرفته از دغدغه‌های تخصصی حمل‌ونقل و ترافیک در مناطق و بخش‌های اجرایی جاری شود، اثرگذاری آن بسیار فراتر از ابلاغیه‌ها، مصوبات و تأکیدات خواهد بود. ساکت با اشاره به اهمیت اعتماد به نیروهای تخصصی و جوان اظهار کرد: همان‌گونه که در دهه ۸۰ در فوتبال کشور اعتماد به ظرفیت‌های خارج از جریان سنتی شکل گرفت و تیم‌هایی همچون سپاهان توانستند معادلات را تغییر دهند، در حوزه مدیریت شهری نیز باید به ظرفیت‌های جدید اعتماد کرد و میدان را برای نگاه‌های نو باز گذاشت. او ادامه داد: تصمیم‌گیری‌های بزرگ شهری نیازمند شجاعت، ایستادگی و تداوم است؛ اینکه بتوان پس از سال‌ها برای اصلاحات اساسی در معابر، ساماندهی بازارها، مدیریت تردد موتورسیکلت‌ها، اصلاح هندسی یا اجرای پروژه‌های ایمنی تصمیم گرفت و در برابر آن ایستاد، نیازمند جسارت مدیریتی و همراهی مجموعه تخصصی است. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان تصریح کرد: اگر قرار است معبری همچون خیابان آماده‌گاه تغییر مسیر پیدا کند، یا در برخی بزرگراه‌های شهر برای ارتقای ایمنی دیواره‌های بتنی اجرا شود، باید با پشتوانه مطالعات تخصصی، شجاعانه از این تصمیم‌ها دفاع کرد و پای اجرای آن ایستاد. او با تاکید بر نقش تعاملات درون‌سازمانی گفت: طی این مدت تلاش شد ارتباط میان اداره‌کل‌های تخصصی، مرکز کنترل ترافیک، مجموعه هوشمندسازی، بخش‌های حقوقی، مالی، منابع انسانی، روابط عمومی و سازمان‌های تخصصی حوزه حمل‌ونقل تقویت شود و معتقدم شکل تازه‌ای از تعامل میان ستاد و سازمان‌های تخصصی ایجاد شد. ساکت افزود: بدون سازمان‌های تخصصی، بخشی از مسیر فعالیت حوزه حمل‌ونقل دچار اختلال می‌شود و به همین دلیل باید این تعاملات به‌صورت گسترده، پویا و مستمر ادامه پیدا کند. او با اشاره به عملکرد حوزه حمل‌ونقل شهری اصفهان گفت: در پنج سال گذشته بیش از ۶۰۰ میلیون مسافر توسط ناوگان اتوبوسرانی، ۱۴۱ میلیون مسافر توسط مترو جابه‌جا شده‌اند و بیش از ۳۶ میلیون عملیات فنی، نصب تجهیزات، تعمیر و نگهداری در حوزه ترافیک انجام شده که نشان‌دهنده حجم گسترده خدمات در این حوزه است. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان تاکید کرد: هماهنگی بین‌بخشی میان معاونت‌های مختلف شهرداری از جمله عمران، شهرسازی، برنامه‌ریزی، خدمات شهری، فرهنگی و سازمان‌های تخصصی همچون سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات، ضرورتی جدی برای پیشبرد اهداف حمل‌ونقل و ترافیک شهری است و باید بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد. او ادامه داد: طی پنج سال گذشته در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک شهری، به ازای هر شهروند اصفهانی حدود ۳۱ میلیون تومان هزینه شده و در مجموع نزدیک به ۶۵۸ همت در این بخش سرمایه‌گذاری و هزینه انجام گرفته است. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان افزود: در این مدت بیش از ۵۰ میلیون خدمت در پارکینگ‌ها و جایگاه‌های سی‌ان‌جی به شهروندان ارائه شده و ساماندهی نزدیک به ۲۰۰ هزار دانش‌آموز در حوزه سرویس مدارس نیز منجر به حذف بیش از ۵۰۰ هزار سفر زائد در سطح شهر شده است. او تصریح کرد: برقی‌سازی، روان‌سازی، ایمن‌سازی، هوشمندسازی و همراه‌سازی مجموعه حمل‌ونقل شهری بدون تعامل و همکاری میان دستگاه‌ها و بخش‌های مختلف امکان‌پذیر نیست و انتظار داریم این سطح از تعامل در بالاترین سطح ادامه پیدا کند. ساکت خاطرنشان کرد: در حوزه حمل‌ونقل بار نیز سالانه نزدیک به ۹ میلیون فرایند صدور مجوز، بارنامه و معاینه فنی انجام می‌شود و با توجه به پیامدهای جدی تردد خودروهای سنگین در شبکه معابر شهری، لازم است نظارت، سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و هوشمندسازی این حوزه با قدرت بیشتری دنبال شود.

بازمهندسی خطوط اتوبوسرانی در ایستگاه‌های سه‌هزارگانه اصفهان

نوسازی ناوگان و هوشمندسازی خدمات اتوبوسرانی اصفهان، تجربه سفر ایمن و راحت را برای شهروندان و گردشگران فراهم کرده است؛ مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان در گفت‌وگوی تفصیلی با خبرنگار ایمنا به بررسی ابعاد تحول حمل‌ونقل عمومی در شهر پرداخته است.

به گزارش ایمنا، شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان با جابه‌جایی روزانه حدود ۴۰۰ هزار مسافر، نقش مهمی در تسهیل رفت‌وآمد شهری و کاهش بار ترافیکی ایفا می‌کند و ارائه خدمات مستمر و باکیفیت، دسترسی به نقاط مختلف شهر را برای همه اقشار جامعه تضمین می‌کند و تجربه سفر ایمن و مطمئن را برای شهروندان و گردشگران به همراه دارد. یکی از محورهای تحول، نوسازی و توسعه ناوگان اتوبوسرانی است و اتوبوس‌های برقی «آتروس» با کاهش انتشار آلاینده‌ها و کاهش مصرف سوخت، به توسعه حمل‌ونقل پاک کمک می‌کنند و برنامه‌های آتی شامل افزایش ناوگان برقی و ارتقای زیرساخت‌های شارژ و تعمیرگاهی، گامی بلند در جهت تحقق شهری هوشمند و پایدار محسوب می‌شوند. افزایش ساعات خدمت‌رسانی و بهره‌مندی گردشگران از ناوگان، از دیگر اقدامات کلیدی است و خطوط ویژه گردشگری، مسیرهای دسترسی به نقاط تاریخی و تفریحی شهر را پوشش می‌دهند و ترکیب خدمات هوشمند و حمل‌ونقل پاک موجب می‌شود تجربه سفر برای مسافران آسان، دلپذیر و سازگار با محیط زیست باشد و رضایت عمومی افزایش یابد. هوشمندسازی پرداخت کرایه و بازمهندسی خطوط، بازدهی ناوگان را بهبود بخشیده و زمان سفر را کاهش داده است و استفاده از اپلیکیشن‌ها، کارت‌های هوشمند و سیستم‌های مکانیزه مدیریت ناوگان، موجب شده مسافران به‌صورت لحظه‌ای از وضعیت حرکت اتوبوس‌ها مطلع شوند و هماهنگی بیشتری بین خطوط برقرار گردد. توجه به چالش‌ها و همکاری شهروندان، بخش مهمی از این تحول است و رعایت حریم ایستگاه‌ها، پارک نکردن خودروها و استفاده صحیح از امکانات، روان‌سازی تردد را تضمین می‌کند و مشارکت اجتماعی مردم، نقش مستقیمی در کاهش معطلی، افزایش ایمنی و بهره‌وری از خدمات اتوبوسرانی دارد و فرهنگ استفاده بهینه از حمل‌ونقل عمومی را تقویت می‌کند. ابعاد اجتماعی و زیست‌محیطی خدمات اتوبوسرانی، به توسعه پایدار شهری مرتبط است و کاهش ترافیک، بهبود رفاه مسافران و کاهش آلودگی هوا، اثرات مثبت مستقیمی بر سلامت و کیفیت زندگی شهروندان دارد و برنامه‌ریزی دقیق در خطوط، افزایش بهره‌وری و استفاده از فناوری‌های نوین، این اثرات را چند برابر کرده و فرصت‌های جدیدی برای توسعه شهری فراهم می‌کند. اتوبوس‌های برقی و خدمات پاک، علاوه بر کاهش اثرات زیست‌محیطی، نقش آموزشی و فرهنگی برای شهروندان دارند و نمایش استفاده از فناوری‌های نوین در حمل‌ونقل عمومی، آگاهی عمومی را افزایش می‌دهد و شهروندان را ترغیب می‌کند تا به شیوه‌های پایدار برای جابه‌جایی در شهر روی آورند و این رویکرد، اثرات بلندمدت بر رفتار اجتماعی و محیط شهری دارد. بازمهندسی خطوط و بررسی نقاط پر ترافیک موجب کاهش توقف‌های غیرضروری و توزیع یکنواخت مسافر در ناوگان شده است و بهبود زمان‌بندی حرکت اتوبوس‌ها، افزایش ظرفیت جا به جایی مسافر و کاهش ازدحام در ساعات اوج سفر، تجربه حمل‌ونقل عمومی را به سطح استانداردهای مدرن نزدیک کرده و رضایت کاربران را افزایش می‌دهد. در نهایت، تحولات اتوبوسرانی اصفهان شامل نوسازی ناوگان، بهره‌گیری از فناوری‌های هوشمند، توسعه خطوط گردشگری و پاک‌سازی محیطی، همگی با هدف ارتقای کیفیت زندگی و افزایش ایمنی مسافران طراحی شده‌اند و این اقدامات الگویی موفق از مدیریت شهری هوشمند و مشارکت اجتماعی برای کلان‌شهرها ارائه می‌دهند.

آنچه در ادامه می‌خوانید، حاصل گفت‌وگو با داوود بحیرایی، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان درباره اقدامات نوسازی ناوگان، هوشمندسازی خدمات و توسعه حمل‌ونقل پاک برای ارتقای کیفیت سفر شهروندان و گردشگران است.

◄ شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان چگونه روزانه حدود ۴۰۰ هزار مسافر را جابه‌جا می‌کند و ساختار عملیاتی آن چگونه است؟

شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان و حومه، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان حمل‌ونقل عمومی شهر، روزانه به‌طور متوسط ۴۰۰ هزار مسافر را در سطح شهر جابه‌جا می‌کند؛ این جابه‌جایی گسترده از طریق شبکه‌ای شامل ۱۰۷ خط فعال، از جمله پنج خط بی‌آرتی و خطوط تندرو انجام می‌شود و امکان دسترسی سریع و ایمن شهروندان به نقاط مختلف شهر را فراهم می‌آورد.

برای انجام این عملیات وسیع، شرکت واحد از ۲۹۳۶ ایستگاه اتوبوس بهره می‌برد که در سرتاسر شهر و حومه پراکنده شده‌اند؛ این ایستگاه‌ها به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که تردد مسافران روان و کم‌وقفه باشد و زمان انتظار را به حداقل برساند، به‌ویژه در مسیرهای پرترافیک و خطوط پررفت‌وآمد. در پشت صحنه این سرویس‌دهی گسترده، حدود ۲۲۰۰ نفر پرسنل به فعالیت مشغول کار هستند که شامل کارکنان بخش تعمیرات و نگهداری، آماده‌سازی ناوگان، ناوبران و رانندگان، کارکنان ستادی و اجرایی می‌شوند. همکاری و هماهنگی این افراد در کنار هم موجب شده است که ناوگان اتوبوسرانی به صورت روزانه آماده خدمت‌رسانی باشد و بتواند پاسخگوی نیازهای میلیون‌ها سفر در طول ماه باشد. شرکت واحد با توجه به اهمیت خدمات حمل‌ونقل عمومی در کاهش ترافیک، افزایش بهره‌وری شهری و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان، برنامه‌ریزی‌های مستمر برای نگهداری و نوسازی ناوگان، بهبود ایستگاه‌ها و توسعه خطوط دارد. این اقدامات تضمین می‌کنند که مسافران، چه در خطوط اصلی و بی‌آرتی و چه در خطوط تندرو و حومه، بتوانند با امنیت، سرعت و راحتی، سفرهای روزانه خود را انجام دهند. به این ترتیب، شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان نه تنها یک سیستم حمل‌ونقل عمومی، بلکه بخشی از شاهرگ‌های حیاتی شهر محسوب می‌شود که بدون حضور هماهنگ کارکنان و توجه به زیرساخت‌ها، انجام جابه‌جایی روزانه ۴۰۰ هزار مسافر در سطح شهری و حومه امکان‌پذیر نخواهد بود.

◄ شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان چگونه با نوسازی ناوگان و ورود اتوبوس‌های برقی، کیفیت خدمات خود را ارتقا داده است و چه برنامه‌هایی برای آینده دارد؟

شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان طی چهار سال گذشته گام‌های جدی برای نوسازی و به‌روزرسانی ناوگان حمل‌ونقل عمومی برداشته است. از ابتدای دوره مدیریت شهری یعنی سال ۱۴۰۰، حدود ۲۷۰ دستگاه اتوبوس نو خریداری و تحویل شده و هم‌اکنون حدود ۹۲۵ دستگاه اتوبوس فعال در سطح شهر مشغول خدمت‌رسانی هستند. این اقدامات نشان‌دهنده همت و تمرکز ویژه مدیریت شهری در ارتقای کیفیت حمل‌ونقل عمومی است. علاوه بر خرید اتوبوس‌های دیزل، توجه ویژه‌ای به توسعه ناوگان پاک و دوستدار محیط زیست شده است. اتوبوس‌های برقی تولید داخل برند «آتروس» وارد ناوگان شده و پس از دو سال تست‌های مختلف عملیاتی، اکنون قادر هستند روزانه تا ۲۵۰ کیلومتر مسافت را با یک شارژ کامل طی کنند. این اتوبوس‌ها با استفاده از سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی فعال و در خطوط پرمسافر، کارآمدی خود را نشان داده‌اند. برای شارژ اتوبوس‌های برقی، ایستگاه‌های ویژه‌ای در نقاط مشخص از جمله بازار گل و گیاه ارغوان و گردنه زینل ایجاد شده است. هر دستگاه اتوبوس برقی تنها با ۲ تا ۳ ساعت شارژ آماده خدمت‌رسانی مجدد می‌شود، بدون آنکه روند تردد شهری مختل شود. این اقدامات موجب کاهش آلاینده‌های هوا و افزایش رفاه مسافران شده است و تجربه عملی موفقی برای سایر نهادها و کارخانه‌های اطراف شهر نیز فراهم آورده است. برنامه‌های آینده نیز نشان می‌دهد که توجه به فناوری و حمل‌ونقل پاک ادامه دارد. سال جاری حداقل ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی جدید به ناوگان اضافه خواهد شد و در چند سال آینده، سهم اتوبوس‌های برقی از کل ناوگان به‌طور قابل توجهی افزایش پیدا می‌کند. هدف این است که شهروندان علاوه بر ایمنی و راحتی، از خدماتی پایدار و سازگار با محیط زیست بهره‌مند شوند. با ترکیب اتوبوس‌های نو، برقی و برنامه‌های عملیاتی برای توسعه ناوگان، شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان نه‌تنها خدمات روزانه خود را به حدود ۴۰۰ هزار مسافر ارائه می‌دهد، بلکه مسیر تبدیل شهر به یک الگوی حمل‌ونقل پاک و پایدار را نیز هموار کرده است، اقدامی که می‌تواند الگویی برای سایر کلان‌شهرهای ایران باشد.

◄ چگونه سیستم جدید پرداخت کرایه با کیو آرکد، تجربه استفاده از اتوبوس در اصفهان را برای شهروندان راحت‌تر و بدون نیاز به پول نقد یا کارت می‌کند؟

برای راحتی شهروندان، شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان با همکاری سازمان فاوا و کمیسیون حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر، سیستم پرداخت کرایه با کیو آرکد را راه‌اندازی کرده است. این سامانه به مسافران اجازه می‌دهد بدون نیاز به اصفهان کارت یا پول نقد، کرایه خود را به‌صورت مستقیم و لحظه‌ای از طریق گوشی همراه پرداخت کنند. مزیت این روش، کاهش دغدغه فراموش کردن کارت یا نداشتن پول نقد است، زیرا مسافر فقط کافی است در زمان سوار شدن، کیو آرکد را فعال و کرایه خود را پرداخت کند. ضمن اینکه برای تشویق استفاده از این روش، ۲۰ درصد تخفیف در نظر گرفته شده تا جذابیت بیشتری برای شهروندان داشته باشد. در آینده نزدیک، استفاده از پول نقد برای جابه‌جا یی در سطح شهر عملاً حذف خواهد شد و حتی کارت‌های اصفهان کارت برای پرداخت کرایه اتوبوس کمتر مورد نیاز خواهند بود. با این اقدام، تجربه استفاده از حمل‌ونقل عمومی سریع‌تر، راحت‌تر و هوشمندانه‌تر شده و بخش قابل توجهی از مشکلات روزمره مسافران، از جمله پرداخت نقدی و فراموشی کارت، برطرف می‌شود. این نوآوری هم‌راستا با حرکت شهر اصفهان به سمت هوشمندسازی حمل‌ونقل و ارائه خدمات شهری دیجیتال است و مسیر استفاده از اتوبوس را برای همه شهروندان ساده، سریع و مقرون‌به‌صرفه کرده است.

◄ چگونه بازمهندسی خطوط اتوبوسرانی اصفهان موجب بهبود سرویس‌دهی و صرفه‌جویی در ناوگان شد؟

در ماه‌های گذشته، شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان اقدام به جلسات و بازمهندسی خطوط اتوبوسرانی کرده است تا عملکرد سرویس‌ها بهینه شود. این اصلاح خطوط موجب شد برخی مسیرها روان‌تر و سریع‌تر شوند، هرچند ممکن است برای بعضی مسافران تجربه راحتی کمتر شده باشد. با این تغییرات، ۲۵ دستگاه اتوبوس به‌طور مستقیم صرفه‌جویی شد و در خطوط دیگر به خدمت گرفته شدند. هدف اصلی این بازمهندسی، کاهش زمان معطلی مسافران در ایستگاه‌ها و افزایش بهره‌وری ناوگان بوده است. با تغییر مسیرها و زمان‌بندی دقیق، انتظار در ایستگاه‌ها کوتاه‌تر شده و تعداد توقف‌های غیرضروری کاهش یافته است. همچنین، این تغییرات موجب افزایش انعطاف‌پذیری مدیریت ناوگان و تسهیل برنامه‌ریزی برای خطوط مختلف شده است. مسافران نیز می‌توانند با استفاده از نرم‌افزارهای اصفهان‌من و سامانه اصرو زمان دقیق رسیدن اتوبوس به نزدیک‌ترین ایستگاه را مشاهده کنند و بر اساس آن زمان خروج از منزل یا محل کار خود را تنظیم کنند. این ابزارها کمک می‌کند تا نیاز به حضور طولانی در ایستگاه‌ها کاهش یابد و برنامه‌ریزی سفر شهری راحت‌تر و هوشمندانه‌تر شود. این اقدامات بخشی از استراتژی جامع مدیریت شهری برای بهینه‌سازی حمل‌ونقل عمومی، کاهش ازدحام و افزایش رضایت شهروندان در استفاده از اتوبوس‌های شهری اصفهان است و نشان‌دهنده تلاش مستمر برای ارائه خدمات بهتر با کمترین هزینه و بیشترین بازدهی است.

◄ رعایت حریم ایستگاه‌های اتوبوس تا چه اندازه در روان‌سازی تردد و کاهش معطلی مسافران مؤثر است؟

در حال حاضر تعداد ایستگاه‌های اتوبوس در اصفهان حدود سه هزار ایستگاه برآورد می‌شود و این عدد به مرور در حال افزایش است. مناطق تازه تأسیس و محلاتی که نیازمند خدمات حمل و نقل عمومی هستند، محوریت اصلی این توسعه محسوب می‌شوند. خطوط اتوبوسرانی نیز پویا است و با ایجاد خیابان‌های جدید یا تعریض گذرهای کم‌عرض، تعداد ایستگاه‌ها هر سال افزایش پیدا می‌کند تا خدمت‌رسانی به شهروندان با کیفیت و دسترسی بهتر ادامه پیدا کند. محوریت تعیین ایستگاه‌های اتوبوس با هماهنگی حوزه معاونت ترافیک انجام می‌شود و کارشناسان خدمات شهری، عمران و شرکت واحد اتوبوسرانی نیز در جلسات تصمیم‌گیری حضور دارند تا بهترین مکان‌ها برای ایستگاه‌ها انتخاب شود. این برنامه‌ریزی دقیق کمک می‌کند تا خطوط و ایستگاه‌ها مطابق با نیازهای واقعی شهر و ساکنان مناطق مختلف توسعه یابند و ناوگان اتوبوسرانی بتواند با حداقل معطلی، بیشترین خدمت را ارائه دهد. با وجود این تلاش‌ها، گاهی مشکلات عملیاتی موجب ایجاد نارضایتی مسافران می‌شود. اشغال ایستگاه‌ها توسط خودروهای شخصی موجب می‌شود اتوبوس نتواند وارد ایستگاه شود و مسافران برای چند دقیقه یا حتی کمتر معطل شوند. هر ثانیه تأخیر، حق استفاده از خدمات را برای حدود ۳۰ تا ۴۰ مسافر تحت تأثیر قرار می‌دهد و در خطوط پر تردد، این موضوع می‌تواند ترافیک و معطلی بیشتری ایجاد کند. همچنین، شهروندان گاهی ایستگاه‌ها را خالی می‌بینند، اما حریم آنها توسط خودروها یا موانع دیگر اشغال شده است و اتوبوس امکان ورود ندارد. رعایت حریم ایستگاه‌ها و عبور و مرور روان اتوبوس‌ها نه تنها کیفیت سفر را افزایش می‌دهد، بلکه موجب می‌شود سرویس‌دهی در زمان مقرر انجام شود و معطلی کاهش یابد. این امر نیازمند همراهی مستمر شهروندان و توجه به مقررات حریم ایستگاه‌هاست. در نهایت، مدیریت اتوبوسرانی از شهروندان درخواست می‌کند همان‌طور که در زمینه‌های مختلف شهری همکاری داشته‌اند، در حفظ حریم ایستگاه‌ها نیز همراهی کنند. رعایت حریم ایستگاه‌ها و توجه به قوانین، تضمین‌کننده دسترسی سریع و ایمن مسافران به ناوگان اتوبوسرانی و بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی در سطح شهر خواهد بود.

پهنه دردشت فرصتی برای پیوند اندیشه و عمل در شهرسازی اصفهان

مجموعه چهارجلدی کتاب اصفهان با موضوعات بازنگری احیای پهنه باباقاسم، سازوکار معماری محله دردشت، روایت تعاملی مکان‌ها و کارکردهای ارتباطی و فرهنگی در زیست مناطق شهشهان و دردشت، احیای پهنه دردشت بزرگ را با رویکرد معناپردازی به‌جای معنی‌کردن روایت می کند.

مجموعه کتاب اصفهان یکی از ۲۰ عنوان کتاب رونمایی شده است که شامل مجموعه‌ای چهارجلدی است که جلد نخست این مجموعه با عنوان «بازنگری احیای پهنه باباقاسم اصفهان با رویکرد آلوده-پستانگاری» به قلم بهمن نامورمطلق منتشر شده است.

محمدعلی ایزدخواستی، مدیرعامل نوسازی و بهسازی شهرداری اصفهان می‌گوید: چهار سال پیش تصمیم گرفتیم که یکی از پهنه‌های تاریخی بسیار ارزشمند اصفهان از دوره سلجوقی و پیش از آن (پهنه دردشت بزرگ) را احیا کنیم؛ پهنه‌ای که به‌شدت آسیب دیده بود، بررسی‌های اولیه که انجام شد نشان داد که این پهنه دچار فراموشی شده است و سال‌هاست که پروژه‌ای در این منطقه انجام نشده است و مردم محله پهنه را فراموش کرده‌اند و از آن محله به مکان‌های دیگری رفته‌اند و خانه‌های خود را رها کرده‌اند و به‌جای آن‌ها اتباع خارجی جایگزین شده‌اند یا خانه‌ها به انبار تبدیل شده است و سرمایه‌گذاران پهنه را فراموش کرده‌اند. او می‌افزاید: تصمیم آن بود که مجموعه عملیات کالبدی را برای احیای این طرح انجام دهیم، اما ابتدا به این مسئله رسیدیم که اگر به موضوع فراموشی رسیدگی نشود، هرچه عملیات عمرانی انجام دهیم، به نتیجه نمی‌رسیم، بنابراین به سراغ صاحب‌نظران طیف‌های گوناگون رفتیم و صاحب‌نظران مختلف و تراز اول کشوری را به مهندس‌هایی که قرار بود پهنه را طراحی کنند، پیوند دادیم. چهار جلد کتاب «بازنگری احیای پهنه باباقاسم» نتیجه تحقیقات گروهی از اندیشمندان است که درگیر این مسئله شدند. مدیرعامل نوسازی و بهسازی شهرداری اصفهان ادامه می‌دهد: از گروهی از مفاخر ایران دعوت شد و آن‌ها به اصفهان آمدند و با مهندسانی که در حال تدوین طرح احیای پهنه بودند هم‌کلام شدند. در نتیجه با ساعت‌ها گفت‌وگو به ادبیات واحدی رسیدند که حاصل آن مهندسی پهنای پهنه دردشت بود و پس از دو ماه، تجربه آن‌ها تبدیل به کتاب شد؛ مهندسان از جزئیات مطالب کتاب‌ها در طراحی‌های پهنه استفاده کردند. ایزدخواستی خاطرنشان می‌کند: این نوع عنوان‌بندی در نام کتاب‌ها که در خدمت علوم شهری باشد کم‌سابقه است؛ عنوانی که به زیست منطقه‌ای بر اساس کارکردهای ارتباط فرهنگی می‌پردازد یا با رویکرد پستانگاری برای فائق آمدن به موضوعی فراموش‌شده یا هاله‌های معنایی در محله نگاه می‌کند، عنوانی است که بسیار تازه است و می‌تواند سرآغاز پژوهش‌های مختلف باشد. او یادآور می‌شود: این اندیشه‌ها به بیش از ۶۰ عنوان عملیات عمرانی تبدیل شد که کف میدان به اجرا درآمد و تیم‌های دیگر همچون تیم روایت‌شناسان و حافظه تاریخی، تیم هنرمندان هنرهای محیطی، طراحان سیما و منظر شهری تیم‌هایی بودند که در جایگاه خودشان مسئله فراموشی را بررسی کردند. مدیرعامل نوسازی و بهسازی شهرداری اصفهان می‌گوید: مدیریت شهری با مسئله‌ای بسیار جدی روبه‌رو شد؛ مسئله‌ای که در بطن جامعه شکل گرفته و بروز و ظهور آن در کالبد شهری پیدا شده است. به سراغ همان نقطه بیمار، یعنی نقطه فکری، فرهنگی و اجتماعی رفتیم و از دل آن راه‌حل‌ها را استخراج کردیم و این تجربه جدیدی بود که سازمان به‌دست آورد.

مدیریت شهری اصفهان پس از چهار سال، احیای پهنه فراموش‌شده دردشت بزرگ (باباقاسم) را با رویکردی بی‌سابقه به انجام رساند. آنچه این پروژه را از سایر بازآفرینی‌های شهری متمایز می‌کند، اولویت دادن به حل مسئله «فراموشی اجتماعی» پیش از هر اقدام عمرانی است؛ پهنه‌ای که زمانی میزبان ساکنان اصیل بود، به دلایلی رها شده و به محل سکونت اتباع خارجی و انبار کالا تبدیل شده بود؛ سرمایه‌گذاران نیز آن را نادیده گرفته بودند. ایزدخواستی باور دارد که بدون تغییر نگرش ساکنان و ذی‌نفعان، هرگونه ساخت‌وساز محکوم به شکست است، به همین دلیل، ایده‌پردازان و مفاخر ملی کنار مهندسان قرار گرفتند و حاصل گفت‌وگوهای تخصصی آن‌ها به چهار جلد کتاب «بازنگری احیای پهنه باباقاسم» انجامید.

خبر

شهرداری اصفهان درآمد ناپایدار ندارد

رئیس کمیسیون اقتصادی، سرمایه‌گذاری و گردشگری شورای اسلامی شهر اصفهان با اشاره به پایداری درآمدهای شهرداری گفت: هرگز درآمد ناپایدار نداشته‌ایم و طرح جامع را اجرا می‌کنیم.

عباس حاج‌رسولی‌ها با اشاره به پایداری درآمدهای شهرداری اصفهان اظهار کرد: در شهرداری اصفهان هرگز درآمد ناپایدار نداشته‌ایم و همه درآمدها پایدار بوده است، حتی برای تراکم‌فروشی هم اقدام نکرده‌ایم. او افزود: طرح جامع را اجرا می‌کنیم و برای ساخت‌وساز در شهر بر اساس ضوابط دو طبقه، سه‌طبقه و چهار طبقه عمل می‌شود. رئیس کمیسیون اقتصادی، سرمایه‌گذاری و گردشگری شورای اسلامی شهر اصفهان با اشاره به عوارض ساخت‌وساز گفت: سایر عوارض، عوارض ارزش افزوده و خدمات است که پایدار بوده است و ما حداقل هزینه را دریافت می‌کنیم، اما جریان اقتصادی شهر پایدار است. او با اشاره به کاهش روند ساخت‌وساز در شرایط کنونی خاطرنشان کرد: وقتی ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری مردم کمتر شود، به‌طور طبیعی درآمد شهرداری نیز کمتر می‌شود، اما پس از این شرایط، رونق اقتصادی بازخواهد گشت. رئیس کمیسیون اقتصادی، سرمایه‌گذاری و گردشگری شورای اسلامی شهر اصفهان با اشاره به حمایت از ساخت هتل گفت: از دوره نخست شورای اسلامی شهر، پروانه ساخت‌وساز برای هتل رایگان شده است و اکنون دو هتل پنج ستاره در آستانه افتتاح داریم. حاج‌رسولی‌ها با اشاره به تأثیر رایگان‌بودن صدور پروانه ساخت هتل افزود: این هتل‌ها و اقامتگاه‌ها در آینده نزدیک موجب می‌شود گردشگران بیشتری وارد شهر شوند، چرخش اقتصاد بهبود پیدا کند و مردم فعال‌تر شوند. او با اشاره به ایستادگی مردم اصفهان در جنگ‌های تحمیلی گفت: مردم اصفهان در جنگ هشت‌ساله مقابل صدام و همه ابرقدرت‌ها ایستادند و در جنگ چهل‌روزه نیز مقاومت کردند و تا دو هفته آینده، ۹۰ تا ۹۵ درصد تخریب‌ها بازسازی می‌شود. رئیس کمیسیون اقتصادی، سرمایه‌گذاری و گردشگری شورای اسلامی شهر اصفهان با اشاره به مدیریت بازسازی مناطق خاطرنشان کرد: از روز نهم پس از جنگ، هر روز برنامه بازسازی داشتیم، امروز نیز برنامه داریم و اقتصاد شهر در این شرایط مدیریت می‌شود. حاج‌رسولی‌ها با اشاره به اضافه‌شدن وظایف جدید به شهرداری گفت: در حال حاضر وظیفه بازسازی مناطق آسیب‌دیده به وظایف شهرداری اضافه شده و ردیف بودجه جدیدی نیز برای این منظور باز شده است. او با اشاره به ادامه خدمات شهری در روزهای عید افزود: پروژه‌های عمرانی، خدمات نظافت شهر، گل‌کاری، اتوبوس و مترو همه به‌موقع در حال ارائه خدمات هستند

تشکیل ۱۴ اتاق فکر تخصصی در شهرداری اصفهان

مدیرکل پژوهش و نوآوری شهرداری اصفهان از تشکیل ۱۴ اتاق فکر در حوزه‌های مختلف شهری خبر داد و گفت: هم‌اکنون چهار اتاق فکر فعال با مشارکت خبرگان شهری در حال ارائه راه‌حل‌های نوآورانه برای مسائل کوتاه‌مدت شهر است.

مرتضی نصوحی با اشاره به راه‌اندازی اتاق‌های فکر در شهرداری اصفهان اظهار کرد: اتاق‌های فکر متشکل از خبرگان شهری شامل استادان دانشگاه، نخبگان شهر، مدیران موفق شهری و مدیران ارشد شهری است که پیرامون موضوعی تخصصی تعیین می‌شوند و برای ارائه راه‌حل‌های فوری و کوتاه‌مدت برای حل مسئله مورد نظر مشارکت دارند. او افزود: تاکنون ۱۴ اتاق فکر در زمینه‌های مختلف از جمله عمران شهری، حمل‌ونقل و ترافیک، مدیریت بحران و پدافند غیرعامل، تکریم امور بانوان، میز فرهنگی و منابع انسانی تشکیل شده که هم‌اکنون چهار اتاق فکر فعال است. نصوحی یادآور شد: در فرایند نیازسنجی پژوهشی که سالانه با مشارکت حوزه‌های مختلف مدیریت شهری انجام می‌شود، موضوعات اولویت‌دار برای انجام پایان‌نامه‌های دانشجویی شناسایی و پیشنهاد می‌شود؛ این پایان‌نامه‌ها بیشتر با رویکرد مسئله‌محور و کاربردی تعریف می‌شود و بر حل چالش‌های واقعی مدیریت شهری تمرکز دارد. او خاطرنشان کرد: موضوعات مرتبط با روندهای نوین در حوزه مدیریت شهری نیز گاهی توسط استادان راهنما و دانشجویان پیشنهاد می‌شود که در صورت کاربردی بودن برای شهرداری و تأیید حوزه‌های تخصصی مربوط، پذیرفته خواهد شد. مدیرکل پژوه