

حکاکزاده، دبیر سابق شورای ترافیک استان:

میدان بیرم آباد نیازی به غیر همسطح سازی ندارد!

مشکلات میدان با اصلاح هندسی و طرح‌های ساماندهی قابل حل است ❁ پروژه‌های نقطه‌ای مشکل ترافیک را به نقطه‌های همجوار منتقل می‌کند

پیش، از سوی قرارگاه اعلام شده که طرح برای میدان آماده کرده‌اند.

دو روز پس از این اظهار نظر شهردار، رئیس کمیسیون عمران شورای شهر کرمان در پاسخ به فردای کرمان گفت: «شهردار محترم هنوز جزییاتی از این موضوع را با شورای شهر مطرح نکرده است. شاید کلیاتی بیان شده ولی اینکه پیمانکار که باشد مصوبه شورای شهر ندارد».

منصور ایرانمنش افزود: «قرارگاه خاتم پروژه‌های قبلی را تقریباً تمام کرده و فقط پل شهدای خلبان باقی مانده است. ادامه کار قرارگاه باید در شورا مطرح شود و اعضای شورا موافقت یا مخالفت خود را اعلام کنند».

وی در عین حال بیان کرد: «میدان بیرم‌آباد یکی از اولویت‌های شهر است و به نظر می‌رسد در طرح جامع ترافیک تقاطع غیرهمسطح در این نقطه تأیید شود ولی هنوز چیزی قطعی نیست».

مردم کرمان در شهری با وسعت بیش از ۱۳ هزار هکتار و جمعیتی که بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار نفر اعلام می‌شود، با مشکل ترافیک مواجه هستند و مدیریت شهر آن‌قدر از حل این مشکل عقب مانده که برخی کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند تا پنج سال دیگر، ترافیک، از وضعیت بحرانی فعلی به وخامت خواهد رسید.

دلایل متعددی برای این ترافیک که حالا می‌توان آن را نوع عجیب و غریب! معرفی کرد وجود دارد.

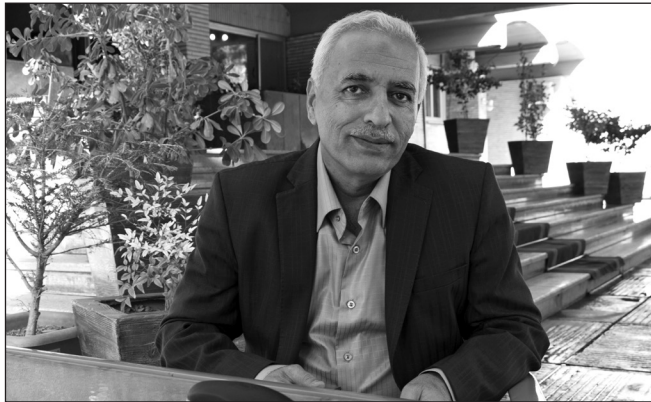
برای گره‌گشایی از این مشکل دو رویکرد جاری بوده است. یکی انفعال و دیگری تصمیمات شتاب‌زده اشتباه!

طی یک دهه گذشته، بودجه‌های زیادی از این شهر صرف ساخت روگذر و زیرگذر شده است. زیرگذر آزادی یکی از نمونه‌های بارز مداخلات ترافیکی شکست‌خورده به حساب می‌آید. روگذر باغ‌ملی ترافیک را به این سو و آن سو منتقل کرده، روگذر امیرکبیر هم، با این وجود، در تازه‌ترین اقدام، ساخت روگذر در سه‌راهی شرف‌آباد نیز چند ماه پیش شروع شد. در حال حاضر، اعتبار زیادی از شهر برای تکمیل روگذر شهدای خلبان در بلوار هوانیروز صرف می‌شود و حالا نگاه مدافعان غیرهمسطح‌سازی به سمت میدان بیرم‌آباد جلب شده است.

حدود دو سال پیش بود که طرحی با عنوان اصلاح هندسی در این میدان اجرا شد که با مخالفت گسترده مردم مدت کوتاهی پس از اجرا، متوقف شد.

اکنون، شهردار کرمان ساخت یک تقاطع غیرهمسطح در این میدان را دنبال می‌کند. میدانی که دکتر نیما جهان‌بین - عضو هیات علمی دانشگاه و رئیس هیات مدیره انجمن معماران کرمان پیش از این در گفت‌وگو با فردای کرمان در وصف آن گفته است: «اینجا جزو نقاط یگانه‌ای است که در سرمایه‌های هر شهری به راحتی نمی‌توان آن را یافت و ما از این سرمایه شهری بحران ساخته‌ایم؛ در حالی که می‌شد به گره‌های بسیار ارزشمند

و به عنوان یک ورودی برای شهر تبدیل شود. در این محدوده، از یک سو منظر طبیعی مطابق با هویت تاریخی شهر، یعنی درختان کاج و سرو زیبا و کوه‌های پیرامون و از سویی دیگر، بنای تاریخی باغ صفوی و تخت درگاه قلی‌بیگ ما را با یک نقطه یگانه شهری مواجه می‌کند و در چنین نقاطی، برخوردها باید بسیار حساس‌تر و محتاطانه‌تر باشد». باید ببینیم شورای ششم و شهردار منتخب این شورا با این سرمایه شهر کرمان چگونه رفتار می‌کنند.



وی ادامه داد: «تنها مشکل هندسی میدان، خروجی آن به طرف سراسیاب است که فاصله کمی با ورودی جاده ماهان دارد که با توجه به عرض زیاد سواره‌رو، موجب تداخلات پی‌درپی و حرکات ضربدری متراکم در آن ناحیه می‌شود».

وی تصریح کرد: «این مشکل با جابه‌جایی دهانه خروجی سراسیاب و اصلاح هندسی آن قابل حل و رفع است».

حکاکزاده خاطرنشان کرد: «به‌جز این، سایر مشکلات میدان بیرم‌آباد از جمله توقفات غیرمجاز مسافریهای کرایه و شخصی، وجود کیوسک‌ها و مغازه‌های نابسامان، نورپردازی نامناسب در خروجی میدان به سمت ماهان نیاز به راه‌حل‌های مدیریتی و طرح‌های ساماندهی دارد».

وی همچنین گفت: «در حال حاضر به‌دلیل عدم نماسازی و بدنه‌سازی و کف‌سازی و همچنین وجود فضاهای مرده چهره‌ای نامناسب در یکی از مهم‌ترین ورودی‌های شهر کرمان ایجاد شده است».

این کارشناس ترافیک تصریح کرد: «شاید چالش‌های مربوط به مدیریت یکپارچه ترافیک و نگهداری مستمر تجهیزات و زیرساخت‌ها و مبلمان شهری میدان‌های بزرگ است که شهرداری را به سمت غیرهمسطح‌سازی سوق داده باشد».

به گزارش خبرنگار فردای کرمان، احداث تقاطع غیرهمسطح شبیه پل شهدای خلبان، این‌بار در میدان بیرم‌آباد اولین‌بار به‌طور رسمی از سوی محسن تویسرکانی - شهردار کرمان در روز شنبه ۲۰ مردادماه اعلام شد.

او گفت که در جلسه‌ای با استاندار و رئیس موسسه شهید رجایی قرارگاه خاتم‌الانبیاء که مجری پل شهدای خلبان است تصمیم گرفتند تا قرارگاه طرحی برای این میدان ارائه کند. او با اذعان به اینکه این میدان در بودجه اسمال دیده نشده و طرح جامع ترافیک نیز هنوز در حال مطالعه است، افزود: «با این حال، در آن جلسه مصوب کردیم که مطالعات شروع شود. استاندار هم گفتند برای تأمین اعتبار آن می‌توانیم از ظرفیت‌های استان کمک بگیریم».

بنا به گفته تویسرکانی حدود سه هفته

و در بسیاری از کشورهای پیشرفته اجرا می‌شود. از جمله می‌توان به میدان لاروچ در ورودی شهر پاریس (فرانسه) اشاره کرد که محل تلاقی جاده‌های برون‌شهری و شبکه خیابانی پاریس است. میدان چینگ لونگ در یکی از ورودی‌های شهر پکن (چین) نیز محل تلاقی جاده‌های برون‌شهری و شبکه حمل‌ونقل داخلی پکن است. میدان ترافالگار لندن (انگلستان) هم یک نمونه کلاسیک از میدان ورودی شهری، منتهای مرکز لندن است که جاده‌های اصلی برون‌شهری به آن متصل شده است. همچنین میدان تایمز اسکوتر نیویورک (آمریکا) یکی از معروف‌ترین میدان‌های ورودی شهری در جهان است که جاده‌های برون‌شهری به آن منتهی می‌شوند».

حکاکزاده ادامه داد: «در ایران نیز در کلانشهرها میدان‌هایی با ابعاد بزرگ با نقش ویژه تبدیل ترافیک پرسرعت برون‌شهری به ترافیک آرام‌سازی‌شده درون‌شهری، طراحی و ساخته شده است که از جمله آن می‌توان به میدان بزرگ آزادی تهران، میدان شهید باکری مشهد، میدان سرداران تبریز، میدان کاشان اصفهان و میدان دروازه قرآن شیراز اشاره کرد».

وی افزود: «این میدان‌ها با طراحی هویت‌بخش و استفاده از المان‌های سنتی و مدرن و تلفیق با فضای سبز روح‌پرور، آبنا‌های زیبا و نورپردازی‌های چشم‌نواز، از موفق‌ترین نمونه‌های میدانی ورودی و نمادهای ورودی شهرها شناخته می‌شوند».

وی یادآور شد: «در این میدان‌ها، علاوه تسهیلات رفاهی برای مسافران ورودی، امکانات برگزاری رویدادهای فرهنگی و مناسبت‌های مذهبی و تعاملات اجتماعی شهروندان نیز فراهم شده و آن‌ها را به یک فضای زنده و فعال شهری تبدیل کرده است».

حکاکزاده با تأکید بر نقش میدان بیرم‌آباد در آرام‌سازی ترافیک برون‌شهری به درون‌شهری اظهار کرد: «در کنار این نقش، قرارگیری بخشی از کوه‌های صاحب‌الزمان و باغ تاریخی بیرم‌آباد با قدمت ۴۰۰ ساله در دامنه آن، چشم‌انداز زیبایی از دید ناظرانی که از غرب میدان وارد آن می‌شوند خلق کرده است».



گروه جامعه: پس از آنکه شهردار کرمان اعلام کرد قرارگاه خاتم برای میدان بیرم‌آباد طرحی را آماده کرده، آن هم در شرایطی که هنوز طرح جامع ترافیک شهر نهایی نشده است، نگرانی‌ها از تکرار اشتباهات گذشته، این‌بار در این نقطه مهم از شهر کرمان زنده شد. برخی از متخصصان، میدان بیرم‌آباد را از نقاط یگانه‌ای می‌دانند که در سرمایه‌های هر شهری به راحتی نمی‌توان آن را یافت.

علیرضا حکاکزاده، کارشناس ترافیک و دبیر سابق شورای ترافیک استان کرمان از نخستین کسانی است که پس از شنیدن اظهار نظر شهردار، نسبت به این تصمیم و رویکرد واکنش نشان داد. وی در این‌باره چند نکته را متذکر شد و تصریح کرد که این میدان نیاز به ساخت تقاطع غیرهمسطح ندارد.

وی در گفت‌وگو با فردای کرمان اظهار کرد: «همزمان با انجام مطالعات طرح جامع شهرسازی و مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک، شهردار کرمان بدون آنکه منتظر نتایج مطالعات و خروجی آن‌ها بماند، با نگاهی نقطه‌نگر به مسائل ترافیکی، حل مشکلات را در احداث تقاطع غیرهمسطح می‌بیند».

وی افزود: «متأسفانه نگاه نقطه‌نگر به مسائل و تنگناهای ترافیکی به‌جای دیدگاه سیستمی و کلان‌نگر همچنان در مدیریت‌های شهری باقی است و تغییر در این رویکرد مشاهده نمی‌شود».

وی با تأکید بر اینکه راه‌حل معضل یک نقطه پر ترافیک، تنها آزادسازی و روان‌سازی آن نقطه (مثلاً با احداث پل یا زیرگذر) نیست، اظهار کرد: «با چنین اقداماتی، ترافیک رها شده از آن نقطه، در گره بعدی فشرده‌تر شده و گره پیچیده‌تری به‌وجود خواهد آورد و باید دوباره فکری به حال گره جدید کرد؛ مثلاً احداث یک پل دیگر در آن نقطه».

وی با طرح این سوال که تا چه زمانی می‌توان زنجیره‌وار زیرگذر و روگذر در شهر احداث کرد؟ ادامه داد: «مشکل ترافیک شهر کرمان منحصر به سه‌راهی سیلو، میدان بیرم‌آباد و یا چهارراه نیکرود نیست! مشکل تقریباً در تمام خیابان‌ها، تقاطع‌ها و میدانی شهر به‌ویژه در ساعات اوج وجود دارد و حاکی از بی‌برنامگی در مقوله دیگری به‌نام حمل‌ونقل شهری است».

حکاکزاده گفت: «تقاضای سفر مقوله‌ای است که باید با عرضه امکانات و تسهیلات سفر با بهینه‌ترین شکل به آن پاسخ داد و این پاسخ از دل مطالعات جامع حمل‌ونقل بیرون می‌آید و لاغیر».

این کارشناس ترافیک تأکید کرد: «اجرای پروژه‌های نقطه‌ای، پاسخ مطلوبی به تقاضای سفر و نیاز شهروندان به جابه‌جایی از هر نقطه به نقطه دیگر شهر نخواهد داد و تنها اثرش صرف هزینه‌های هنگفت و انتقال مشکل به نقطه‌های همجوار خواهد بود».

وی سپس گفت: «میدان بیرم‌آباد در طرح جامع سابق به همین صورت تصویب شده و با توجه به ابعاد میدان (شعاع جزیره دایره‌ای مرکزی، عرض سواری اصلی پیرامون جزیره مرکزی، فاصله نقاط همگرایی و واگرایی و طول مقاطع تغییر خطوط و همچنین طرح هندسی جزایر هدایت‌کننده میانی واقع در آستانه‌های ورودی میدان) وظیفه خود را به‌عنوان یک میدان بزرگ ورودی به شهر به درستی ایفا می‌کند».

دبیر سابق شورای ترافیک استان توضیح داد: «ایجاد چنین میدان‌هایی که ترافیک برون‌شهری را آرام‌سازی و به درون‌شهری تبدیل می‌کنند یک رویکرد جهانی است

شناسایی آبله میمونی در کشور همسایه؛

تاکون موردی در ایران شناسایی نشده است



گروه جامعه: معاون فنی مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر وزارت بهداشت با اشاره به شناسایی مواردی از آبله میمونی در پاکستان، از عدم شناسایی این بیماری در کشور تاکون خبر داد.

دکتر بابک عشرتی بیان کرد: «در موج قبلی این بیماری که دو سال قبل بود، در ایران نیز یک مورد بیمار آبله میمونی که از خارج از کشور آمده بود را گزارش کردیم، موج جدید این بیماری عمدتاً در کشورهای آفریقایی است اما سه مورد ابتلا به این بیماری در پاکستان نیز گزارش شده است».

وی از افزایش مراقبت‌های بهداشتی در کشور به دنبال گزارش موارد ابتلا به آبله میمونی در پاکستان خبر داد و یادآور شد: «به پایگاه‌های مراقبت‌های مرزی در سراسر کشور هشدار داده‌ایم بیماران که از مرزهای شرقی و غربی کشور عبور می‌کنند با توجه به علائم آبله میمونی، شناسایی شوند».

به گزارش ایسنا، عشرتی با بیان اینکه آبله میمونی یک بیماری پوستی است که علائم آن در ابتدا تب و بدن درد و یادآور شد: «لکه‌های قرمز رنگ ناشی از آبله میمونی اول بر روی صورت و بعد بر روی گردن، بدن و دست‌ها ظاهر می‌شود و این ضایعات حالت تاولی همانند آبله مرغان به خود می‌گیرند».

وی افزود: «اندازه ضایعات پوستی آبله میمونی از تاول‌های آبله مرغان بزرگتر است و مقداری نیز غدد لنفاوی گردن متورم می‌شود. راه انتقال آبله میمونی بیشتر از طریق تماس با پوست است و اگر ترشحات ضایعات تاولی با پوست تماس داشته باشد، این بیماری منتقل می‌شود».

معاون مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر وزارت بهداشت با بیان اینکه آبله میمونی در حال حاضر درمان خاصی ندارد و فرد بیمار بهبود می‌یابد، اضافه کرد: «فردی که ضعف سیستم ایمنی و یا بیماری زمینه‌ای دارند ممکن است دچار فرم شدید آبله میمونی شوند و کمتر از یک درصد از مبتلایان به این بیماری، فوت می‌کنند».

وی بهترین راه پیشگیری از ابتلا به آبله میمونی را جدا کردن و حفظ فاصله بیماران از افراد سالم برشمرد و گفت: «جدا کردن بیماران به ویژه در زمان ظاهر شدن ضایعات پوستی بر بدن، بسیار مهم است چراکه بیشترین احتمال انتقال بیماری در همین زمان است». عشرتی تأکید کرد: «انتقال بیماری آبله میمونی و شیوع آن ارتباطی به فصول گرما یا فصل خاصی ندارد. راه انتقال این بیماری بیشتر از طریق پوست و تماس‌های نزدیک است. بزاق دهان اگر بر روی پوست آسیب دیده بیفتد ممکن است راهی برای انتقال این بیماری باشد».

وی با اشاره به ساخت کیت تشخیص آبله میمونی در انستیتو پاستور ایران، اظهار کرد: «بهترین و سریع‌ترین راه تشخیص این بیماری، تشخیص علامتی است چراکه در این ایام، ارسال و آزمایش‌های انستیتو پاستور بر روی نمونه‌ها از نقاط مختلف کشور مقداری زمان‌بر است».

عشرتی ادامه داد: «هنوز نه در کشور ما و نه در بسیاری از کشورها واکسنی به‌طور مشخص برای این بیماری وجود ندارد و جای تحقیق و پژوهش زیادی بر روی دو گونه آبله میمونی که با همدیگر متفاوت هستند، وجود دارد».

وی با بیان اینکه آبله میمونی در دنیا در سنین قبل از ۱۸ سالگی مشاهده شده است، گفت: «موارد گزارش شده قطعی از این بیماری، عمدتاً افراد ۱۸ تا ۴۸ سال بوه‌اند و افرادی که سن بالاتری دارند، بیشتر در معرض آبله میمونی قرار دارند».