

در نشست تخصصی

«حمل و نقل شهری، مدیریت ترافیک و توسعه حمل و نقل عمومی» مطرح شد؛

راه اندازی «بی آر تی» به طور مشروط اقدام خوبی است



گروه جامعه: دکتر محمود صفارزاده، عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس و مشاور طرح جامع ترافیک شهر کرمان با تأکید بر اینکه رویکرد در شهرها باید از جابه جایی خودرو به جابه جایی انسان و پیاده محوری تغییر کند، گفت: باید از شهر استثمار شده به شهر بازآفرین برسیم، شهری که بتواند تاب آور باشد، برای مردم به صورت پایدار دسترسی ایجاد کند و توسعه پایدار و تعادل بین عرضه و تقاضا داشته باشد.

به گزارش استقامت، وی در نشست تخصصی «حمل و نقل شهری، مدیریت ترافیک و توسعه حمل و نقل عمومی» که با همکاری انجمن صنفی کارفرمایی مهندسان شهرساز و متخصصان امور شهری استان کرمان و با حضور محمدجواد فدائی استاندار اسبق کرمان، جمعی از استادان دانشگاه، فعالان سیاسی و اجتماعی، مدیران و کارشناسان برگزار شد، از طریق ارتباط آنلاین، درباره آینده حمل و نقل شهر کرمان، درباره اهمیت و ضرورت ایمنی، هوشمندسازی، پیاده محوری و توسعه پایدار در شهرهای امروزی توضیحاتی داد. وی در بخشی از سخنان خود گفت: شهر و استان کرمان جزو شهرهای نالایم محسوب می شوند و باید از موضوع ایمنی شروع کنیم و در بحث جاده و زیرساخت و نظارت سختگیرانه و حتی قوانین مختص این استان پهنآور و رفع نقاط حادثه خیز اقدامات لازم را دنبال کنیم. وی سپس اظهار کرد: حمل و نقل با خرید تکنولوژی فقر دارد، حمل و نقل مشارکت شهروندان را می طلبد و با اقتصاد و معیشت و حقوق اجتماعی مردم سروکار دارد. حمل و نقل در واقع رفتار مردم است. مشاور طرح جامع ترافیک شهر کرمان تصریح کرد: حمل و نقل پایه توسعه شهر و جزو زیربناهاست و برای هر اقدامی در زمینه بهبود حمل و نقل مجبوریم شهروندان را حتما مشارکت دهیم و معیشت و رفتار مردم را نیز مدنظر داشته باشیم. صفارزاده همچنین با اشاره به اینکه

برخی اقدامات در شهر کرمان بدون مطالعه و مصوبه بوده است، گفت: امیدواریم دیگر اجرای بدون مصوبه، تصمیم بدون مطالعه، مطالعه بدون امکان سنجی، امکان سنجی بدون پژوهش و پژوهش بدون نظارت نداشته باشیم و به امید روزی که مردم را در تصمیم گیری ها مشارکت بدهیم. وی در پاسخ به پرسش یکی از شرکت کنندگان درباره تأثیر رایگان شدن حمل و نقل عمومی در شهر کرمان بر کاهش تراکم ترافیک و انتقاد از وضعیت بد سرویس دهی اتوبوسرانی در این شهر اظهار کرد: از حمل و نقل عمومی کرمان اصلا دفاع نمی کنم. نگرش مردم کرمان هم به این سیستم بد است چون نه زیربنا و نه ناوگان در حد نیاز نداریم. عضو هیات علمی دانشگاه تربیت مدرس افزود: در کرمان روزانه یک و سه دهم میلیون سفر از ساعت ۶ صبح تا ۱۲ شب داریم و سه درصد این جابه جایی هم از طریق حمل و نقل عمومی نیست. وی تأکید کرد: هرچه که شهروندان در نقد سیستم حمل و نقل عمومی کرمان بگویند درست است. صفارزاده سپس بیان کرد: سیاست رایگان شدن اتوبوس و مترو (که در چند ماه اخیر در تهران و برخی شهرها از جمله کرمان اجرا شده است) علمی و فنی و تخصصی نیست. هیچ جای دنیا رایگان شدن حمل و نقل عمومی تأثیری بر افزایش اقبال عمومی بر استفاده از آن ندارد؛ مگر جایی که هزینه ها معنادار باشد. بلیت ۲ هزار تومانی چه سهمی در اقتصاد یک

حکاک زاده کارشناس ارشد ترافیک تأکید کرد؛

حکمرانی حمل و نقل شهری در کرمان باید تغییر کند

آلودگی های زیست محیطی، مصرف بالای سوخت و اتلاف وقت و عمر شهروندان در راهبندان ها، کاهش نظم اجتماعی و تخریب چهره بصری شهر و ده ها پیامد دیگر که هر روز شاهد آن هستیم به واسطه رویکرد خودرورمحوری است که دنبال کرده ایم. وی افزود: در رویکردهای خودرورمحوری، از منزل سوار بر خودروی شخصی می شویم، ترافیک سنگین را طی می کنیم و در راهبندان می مانیم و بعد از رسیدن به مقصد، سرگردان به دنبال جای پارک می گردیم؛ اگر پیدا نکردیم، باید دقایق زیادی را در کنار صفی از خودروهای پارک شده کنار خیابان منتظر بمانیم تا جای پارک خالی شود. این سفر پردغدغه و کند و پرهزینه و خسته کننده است.

حکاک زاده گفت: در مدل حمل و نقل چندوجهی یا چند شیوه ای اما شهروندان از مبدأ اولیه سفر تا ایستگاه بی آر تی را پیاده یا با دوچرخه و تاکسی و اسکوتر طی می کنند، سپس مسیر اصلی را که از یک منطقه به منطقه دیگر شهری است با سرعت و ایمنی قابل قبولی می پیمایند و در بخش پایانی مسیر مجدد با دوچرخه اشتراکی یا تاکسی یا پیاده بقیه مسیر را تا مقصد نهایی طی می کنند؛ این خلاصه ای از حمل و نقل چندوجهی است. منتها همه ای این مراحل با یک اپلیکیشن روی تلفن همراه مدیریت می شود.



خبر

استاد دانشگاه و متخصص حمل و نقل
هشدار داد؛

تلفات تصادفات کرمان



گروه جامعه: کشته شدن شهروندان کرمانی در تصادفات یکی از غم انگیزترین اتفاقاتی است که در این شهر رخ می دهد و طی سال های اخیر درباره آن هشدارهای زیادی داده شده است.

در تازه ترین گزارش، صالحه کامیاب، دارای مدرک دکترای حمل و نقل از دانشگاه تربیت مدرس، اعلام کرد: میزان کشته شدگان عابریاده در تصادفات شهر کرمان در چهار ماه ابتدایی امسال ۳۱ درصد از کل کشته شدگان تصادفات ترافیکی بوده که حتی از میانگین جهانی بالاتر است! به گزارش استقامت، وی تأکید کرد که برای شناسایی نقاط حادثه خیز که شمار بالایی از تصادفات در آن رخ می دهد، باید پایگاه داده یکپارچه در کرمان تشکیل شود. در حال حاضر، اطلاعات مربوط به نقاط حادثه خیز با بر داده های پلیس یا اورژانس متمرکز است که هیچ یک کافی نیست.

دکتر کامیاب افزود: در آماری مربوط به مطالعات جامع حمل و نقل شهری که اخیرا انجام شده حدود ۱۶ درصد از کل سفرهای شهر کرمان با شیوه پیاده انجام می شود که عدد قابل توجهی است. وی ادامه داد: با توجه به اینکه کرمان اقلیم گرم و خشک دارد و در برخی ساعات پیاده روی در آن طاقت فرسا محسوب می شود و با در نظر گرفتن این نکته که زیرساخت مناسبی برای پیاده روی ایمن در شهر کرمان تقریباً نداریم این رقم، عدد قابل توجهی است. کامیاب خاطرنشان کرد: اگر برنامه ریزان و مدیران شهری درباره مسائل مربوط به ایمنی عابریاده دقت بیش تری داشته باشند می توانیم سهم پیاده را افزایش دهیم و به سمت حمل و نقل پایدار حرکت کنیم. وی با یادآوری اینکه سفرهای پیاده مصداق بارز توجه به عدالت اجتماعی در شهر محسوب می شود، بیان کرد: در کشورها که در حال توسعه از جمله ایران، رشد شهرنشینی با سرعت خیلی بالایی اتفاق افتاده است و وابستگی به خودروی شخصی افزایش پیدا کرده اما این رشد متناسب با گسترش زیرساخت های ایمنی مرتبط با عابریاده نبوده است و نتیجه آن افزایش تعارض عابران پیاده و کاربران دیگر راه است و در این تعارض کسی که بیش ترین صدمه را می بیند عابریاده است. این استاد دانشگاه ادامه داد: شهر کرمان نیز مشمول روند توسعه خیلی سریع بدون اتکا به زیرساخت های مرتبط با عابریاده بوده است. وی افزود: میزان کشته شدگان عابریاده در تصادفات شهر کرمان در چهار ماه ابتدایی امسال ۳۱ درصد از کل کشته شدگان تصادفات ترافیکی بوده که حتی از میانگین جهانی بالاتر است! کامیاب بیان کرد: در شهر کرمان روزانه بیش از ۲۰۰ خودروی جدید پلاک گذاری و و وارد ترافیک شهری می شود. با توجه به وجود معابر عریض که کاربران با سرعت بالا در آن حرکت می کنند از جمله کمربندی که تعداد زیادی از تصادفات عابریاده در در این معبر اتفاق می افتد باید تمهیدات ویژه ای در این زمینه اندیشیده شود. وی گفت: چندین مطالعه در کشورهای در حال توسعه نشان داده که بالای ۷۰ درصد کسانی که جان خود را در تصادفات از دست می دهند در هنگام عبور از معبر دچار حادثه شده اند. در این شرایط، نصب پل عابریاده کم ترین کاری است که می توان انجام داد ولی در شهر کرمان به دلیل هوای گرم و خشک، استفاده از آن حتی برای کاربر سالم سخت است. وی اذعان کرد: پل های عابریاده در شهر کرمان به محل نصب بنرهای تبلیغاتی تبدیل شده که حواس رانندگان را نیز پرت و باعث وقوع تصادفات بیش تر می شود. نصب پله برقی درست است که هزینه بالایی دارد ولی ارزش جان یک انسان بیش تر از هر چیزی است. وی همچنین در بخش دیگری از اظهاراتش بیان کرد: چرایی وقوع تصادفات باید مورد پژوهش قرار گیرد با این آگاهی که در هیچ حادثه ای یک عامل وجود ندارد و مجموعه ای از عوامل دخیل است؛ از سرعت بالا، عدم دقت به مقررات تا عدم وجود زیرساخت های مناسب، شرایط جوی و بسیاری شرایط دیگر. تعیین راهکار مناسب مستلزم این است که عوامل وقوع حادثه را بشناسیم.

خبر

استاد دانشگاه شهید باهنر مطرح کرد؛

ضرورت ثبت یک پارچه امکانات شهری کرمان



گروه جامعه: دکتر سیدصابر ناصرعلوی، استاد دانشگاه شهید باهنر کرمان، با بیان این که بر اساس برآوردهای موجود در شهر کرمان حدود ۵۰۰۰ معبر یا قطعه راه وجود دارد که آسفالت مناسبی ندارند، یادآور شد: «سوال ساده این است که از این معابر، امسال کدام یک باید اصلاح شود؟ و پاسخ صادقانه این است، کوچه هایی که عمدتاً کسی پیگیری آن ها بوده، اهالی آن ها بیشتر مراجعه کردند، بیشتر نامه نوشتند و یا آشنایی داشتند که کارشان زودتر انجام شود.»

به گزارش استقامت، ناصرعلوی خاطرنشان کرد: «اگر همین منطق را درخصوص سرعت گیر دنبال کنیم، مشخص می شود سرعت گیر معمولاً جایی اجرا می شود که اهالی پیگیری بودند، نه لزوماً جایی که آمار تصادفات بالاست و نتیجه آن، خیابانی می شود که ۵ سرعت گیر پشت سر هم دارد و تقاطعی که هر ماه در آن حادثه ای رخ می دهد.»

استاد دانشگاه شهید باهنر کرمان گفت: «درباره ایستگاه اتوبوس نیز همین طور است، گاهی یک مادر باید با کالسکه، ۸۰۰ متر پیاده برود تا به نزدیک ترین ایستگاه برسد یا پدر بزرگی که در گرمای تیر یا مردادماه باید همان مسیر را طی کند و در هیچ کجا آدرس این ایستگاه ها ثبت نشده است زیرا اصلاً جدول دیتا در این رابطه وجود ندارد.»

وی در توضیح این که منظورش از داده چیست، گفت: «یک مثال ساده، یعنی کد ملی شروع می کنم. قبل از این که کد ملی ثبت شود، نام و مشخصات افراد در هر اداره و یا پرونده ای به یک شکل نوشته می شود، گاهی دو یا چند فرد هم نام، پرونده مشترکی داشتند اما بعد از آن که کد ملی ثبت شد مشخصات دقیق هر فرد مشخص شد و از دل همان تصمیم ساده، بانکداری الکترونیک، بیمه، ثبت احوال و ده ها خدمت دیگر ممکن شد.» ناصرعلوی افزود: «در حال حاضر، هیچ کدام از داری های شهر کرمان کد ملی ندارند، یک تقاطع مشخص، در پرونده ترافیک یک اسم دارد، در نقشه فنی یک شماره دارد، در گزارش تصادفات یک نشانه است و در سامانه ارتباط مردمی، عنوان دیگری دارد و هیچ سامانه ای در دنیا متوجه نمی شود، این چهار مورد از یک مکان مشخص صحبت می کنند.»

وی توضیح داد: «کاری که برنامه داده محور انجام می دهد این است که به هر ایستگاه، تقاطع، سرعت گیر، پل و هر قطعه از هر خیابان کرمان، یک کد ملی دائمی می دهد و از آن پس، هر اطلاعاتی که تولید می شود به آن کد ملی الحاق می شود و دیگر گم نمی شود.» وی افزود: «در حمل و نقل عمومی نیز یک قالب استاندارد جهانی به نام GTFS وجود دارد که هزاران شرکت اتوبوس در دنیا با آن کار می کنند و اگر ایستگاه های کرمان با همین استاندارد ثبت شوند، مسافری که برای زیارت یا کار به کرمان می آید، می تواند کاملاً رایگان و تنها از طریق گوگل مپ متوجه شود برای رفتن به مقصدش باید کدام اتوبوس را سوار شود.»

ناصرعلوی گفت: «متأسفانه امروز روی بزرگ ترین نقشه مشارکتی جهان، یعنی سایت OpenStreetMap، از کل ایستگاه های اتوبوس کرمان که حدود ۹۰۰ ایستگاه است، تنها حدود ۵۰ ایستگاه ثبت شده است.» استاد دانشگاه شهید باهنر کرمان اظهار کرد: «امروز شاخص جهانی ناهمواری راه، روی گوشه های هوشمند با دقت حدود ۹۰ تا ۹۵ درصد قابل اندازه گیری است و نیاز به تجهیزات گران قیمت ۲۰ سال پیش نیست.» وی با اشاره به تأثیر این رویکردها بر زندگی روزمره شهروندان، بیان کرد: «این کار سبب برقراری عدالت می شود زیرا وقتی معیار اولویت بندی مستند باشد پاسخ کوچه ما چه زمانی آسفالت می شود، دیگر یک وعده شفاهی نیست، بلکه یک عدد و یک رتبه است که می توان آن را نشان داد و دیگر لازم نیست محله کم برخوردار، بلندتر فریاد بزند تا دیده شود؛ زیرا داده به جای آن ها حرف می زند.» استاد دانشگاه شهید باهنر کرمان، ایمنی را از دیگر فواید کار داده محور بیان کرد و افزود: «سرعت گیر، چراغ و ایمن سازی جایی اجرا می شود که آمار تصادفات نشان می دهد نه جایی که پیگیری بیشتر بوده است.»



سیدحسین مرعشی

گروه جامعه: شهر کرمان به دنبال تصمیمات ناهجا و خطاهای مکرر دهه های گذشته، صاحب معابری و ساختاری شده که نه خودرو و نه عابریاده هیچ یک از تردد ایمن و آسان و کم هزینه در آن بهره جندانی ندارند. در این شهر، از دست رفتن جان ها در تصادفات، تراکم شدید ترافیک به ویژه در ساعات اوج و کمبود جدی جای پارک، گره ای بر مشکلات شهروندان افزوده است. برای مدیریت این وضعیت، توسعه حمل و نقل عمومی راهکاری است که در چند سال اخیر به کرات بر به کارگیری آن تأکید شده است. علیرضا حکاک زاده، کارشناس ارشد ترافیک و حمل و نقل و دبیر پیشین شورای ترافیک استان کرمان در این نشست «رویکرد نوین در مدیریت یکپارچه حمل و نقل شهری چندوجهی» را تشریح کرد که می تواند با جایگزین شدن با رویکرد خودرورمحوری کنونی، تراکم ترافیک را کاهش دهد، جابه جایی آسان و ایمن و کم هزینه را برای شهروندان با ارمان بیاورد و موجب افزایش کارایی شبکه حمل و نقل شهری شود.

حکاک زاده گفت: حمل و نقل در کلیت خود در واقع یک فعالیت اقتصادی و