گزارش

نگاهی به عملکرد کمیسیون ترافیک شورای شهر رشت

انتظارات زیادی از منتخبان دوره چهارم شورای اسلامی کلان‌شهر رشت وجود داشت، بخشی از آن به تجربه انتخابات دوره سوم و سرنوشت تلخ آن باز می‌گشت و بخشی نیز به افراد، شعارها و برنامه‌هایشان در جریان انتخابات خرداد ۹۲. آن‌جا که به ظاهر تخصص‌ها و تحصیلات افراد منتخب، نویدبخش روزهای خوش پارلمان شهری رشت بود. شاید در یک بررسی کلی بتوان گفت کارنامه یک‌ساله شورای شهر رشت دارای نقاط مثبت و منفی است. هرچند این اواخر مشغول شدن به بحث‌های فرسایشی سیاسی کمی فضای شورا را متشنج کرده است اما باید پذیرفت که در سال گذشته برآیند عملکرد هیات رییسه و نیز برخی کمیسیون‌های شورا از جمله در بخش‌های محیط‌زیست و حمل‌ونقل تا حدودی قابل قبول بوده است که شایسته است مسوولین کمیسیون‌های مربوطه به‌منظور تنویر افکار عمومی و شفافیت قضاوت پیرامون عملکرد خود، گزارش کار یک‌ساله خود را تدوین کنند.. در همین راستا «فرهیختگان گیلان» به بررسی کارنامه یکساله عملکرد کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورای شهر رشت پرداخته است:

خروجیهای اجرایی موارد مطروحه در کمیسیون حمل‌ونقل و ترافیک شورای اسلامی کلان‌شهر:

۱- زیرگذر شهید رجایی که امکان‌سنجی ترافیکی آن در کنار کمیسیون عمران، توسط کمیسیون ترافیک صورت گرفت و هم اکنون در حال اجرا است.

۲- ترمینال غرب که مراسم کلنگ زنی آن انجام شده و در حال حاضر در حال اجرا است.

۳- مرکز کنترل ترافیک که مراحل مطالعاتی آن تکمیل و مناقصه آن برگزار گردیده و در حال عقد قرارداد است.

۴- اجرای ۲۲ عدد پل عابر پیاده مکانیزه که مناقصه آن برگزار شده، ۱۶ عدد آن‌که مجهز به آسانسور است به پیمانکار واگذار گردیده و در حال عقد قرارداد و مابقی که مجهز به پله‌برقی است حداکثر ظرف ۲ هفته واگذار می‌گردد.

۵- اجرای تابلوهای پیام متغیر (VMT) که مناقصه آن برگزار گردیده و در حال عقد قرارداد است.

۶- اجرای خط ویژه اتوبوس‌رانی خیابان امام خمینی (ره) که به تصویب شورای شهر و شورای ترافیک شهرستان و استان رسیده و در حال تکمیل اسناد مناقصه است.

۷- اجرای ۴۰ عدد ایستگاه اتوبوس که به تایید و تصویب کمیسیون و شورای شهر رسیده و در حال تکمیل اسناد مناقصه است.

۸- جذب ۶۰ راننده پایه یک برای اتوبوس‌رانی که پس از تایید و تصویب کمیسیون، شورای شهر و فرمانداری محترم در حال انجام است و سبب ارتقا سریع کمی و کیفی سیستم اتوبوس‌رانی می‌شود.

۹- اجرای پارکومتر جهت توزیع بهینه امکان پارک حاشیه‌ای که به تایید و تصویب کمیسیون و شورای شهر و شورای ترافیک شهرستان رسیده و پس از تصویب در شورای ترافیک استان به مناقصه گذاشته می‌شود.

۱۰- اعمال محدودیت‌های ترافیکی در رینگ هسته مرکزی شهر که مراحل تصویب آن در شورای ترافیک شهرستان و استان انجام شده و همزمان با اجرای خط ویژه، لازم‌الاجرا خواهد بود.

۱۱- تصویب احداث پارکینگ و کارواش و همچنین واگذاری تبلیغات محیطی در ترمینال جنوب که در شرف برگزاری مناقصه است.

۱۲- تعیین مشاور معین ترافیکی که در شرف برگزاری مناقصه است.

۱۳- کمیسیون ماشین‌آلات که در حال حاضر در حال تشکیل جلسات در راستای اهداف کمیسیون است.

اهم سیاست‌های اتخاذ شده در حوزه ترافیک:

سیاست‌های بلندمدت، شامل پیگیری روند تصویب مطالعات جامع حمل‌ونقل شهر رشت، ارزیابی و اولویت‌سنجی بازگشایی مسیرهای مصوب و پیگیری تصویب و اجرای رینگ خارجی شهر رشت از وزارت راه و شهرسازی.

اهم سیاست‌های مدیریت عرضه و تقاضا در حوزه ترافیک:

ارتقا کمی و کیفی سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی، ایجاد محدودیت ترافیکی در رینگ هسته مرکزی شهر رشت، استفاده از سیستم‌های هوشمند در جهت ارتقا بهره‌وری سیستم حمل‌ونقل، افزایش جذابیت سفر برای مد پیاده و ایجاد تحول در چارچوب مطالعات خرد نگر با به‌کارگیری مشاور معین ترافیکی از مهم‌ترین عناوین است که به تشریح هرکدام می‌پردازیم:

ارتقا کمی و کیفی سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی که در بخش اتوبوس‌رانی شامل این موارد است:

پیگیری انتقال رانندگان پایه‌یک به سازمان و بررسی و تصویب استخدام ۶۰ راننده در راستای استفاده حداکثری از ناوگان.

تصویب بودجه مناسب برای بهسازی و نوسازی ناوگان موجود در بودجه سال ۹۳ و تصویب بودجه جهت خرید ناوگان از منطقه آزاد انزلی.

به جریان انداختن مجدد دریافت ۲۰۰ اتوبوس مصوب سفر استانی رییس‌جمهور پیشین پس از دیدار حضوری و اخذ دستور مساعد آقای دکتر نوبخت، نظارت و بررسی مطالعات ساماندهی خطوط اتوبوس‌رانی، بررسی اجرای خط ویژه اتوبوس‌رانی در امتداد بلوار امام خمینی (ره) به‌عنوان پایلوت که در کارگروه ترافیک شهرداری و شورای ترافیک شهرستان و استان تصویب و برای برگزاری مناقصه به معاونت عمرانی ارجاع شد و بررسی بکار گیری کارت شهروندی در راستای ارتقا جذابیت سیستم که در حال بررسی شرح خدمات مشاوره دانشگاه صنعتی شریف است. سایر سیاست‌گذاری‌ها عبارت‌اند از:

بررسی استفاده از سیستم ریلی سبک (ترامو) در کوریدور بلوار پروفسور سمیعی (پل تالشان) و تصویب و ارجاع آن به دفتر سرمایه‌گذاری و بررسی سازوکارهای بهسازی و نوسازی ناوگان مینی‌بوس‌رانی، ون و تاکسی با استفاده از ظرفیت منحصربه‌فرد منطقه آزاد انزلی.

ایجاد محدودیت ترافیکی در رینگ هسته مرکزی رشت:

این سیاست قسمتی از سناریوی برگزیده در مطالعات جامع ترافیک است. که طی آن، ورود خودرو از میدان بسیج (صیقلان) به سمت میدان شهدای ذهاب (شهرداری) و نیز در امتداد خیابان امام (ره) حدفاصل خیابان انقلاب (حاجی‌آباد) به سمت میدان شهدای ذهاب به خودروهای حمل‌ونقل همگانی محدود می‌شود. این پروژه در کارگروه ترافیک شهرداری، شورای ترافیک شهرستان و استان تصویب و همزمان با اجرای خط ویژه لازم‌الاجرا است.

در قسمت دیگر تشکیل کارگروه ITS شهرداری رشت، انجام مطالعات مرکز کنترل ترافیک (فاز اول شبکه فیبر نوری و تجهیزات) و برگزاری مناقصه در چارچوب بودجه مصوب در محل موقت، پیگیری مطالعات اجرای محل دایم مرکز کنترل ترافیک در چارچوب بودجه مصوب، انجام مطالعات اولیه اجرای پروژه بزرگ کارت شهروندی در چارچوب بودجه مصوب و انتخاب مدیر طرح، آغاز مذاکرات اجرای پروژه عظیم FTTH با شرکت ایرانیان نت وابسته به اپراتور چهارم در آستانه انتخاب مشاور، مطالعه و تصویب لایحه استفاده از تابلوهای پیام متغیر (VMT) با مشارکت بخش خصوصی و برگزاری مناقصه و واگذاری کار به پیمانکار و مطالعه و تصویب استفاده از پارکومتر در راستای مدیریت پارک حاشیه‌ای و تصویب آن در شورای ترافیک شهرستان رشت از اهم برنامه‌ها جهت استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند در رشت است.

همچنین برای افزایش جذابیت سفر برای مد پیاده اقداماتی صورت گرفته که مهم‌ترین آن بدین شرح است:

بررسی و تصویب اجرای ۲۲ پل عابر پیاده در فاز اول از ۴۸ نقطه با مشارکت بخش خصوصی و انجام فراخوان و واگذاری ۱۶ پل به پیمانکار، بررسی و تصویب استفاده از تکنیک‌های آرام‌سازی ترافیک در مناطق مسکونی و انتخاب خیابان‌های بلوار گیلان و بلوار حمیدیان برای اجرای طرح به‌صورت پایلوت که در دست مطالعه است.

ادامه در صفحه ۴

گفت‌وگو با رضا رسولی، رییس کمیسیون ترافیک و حمل و نقل شورای شهر رشت:

انقلاب نرم در نظام ترافیک رشت

فرشاد نوروزپور
رضا قیصرنژاد

در روزهای آخر خرداد سال گذشته وقتی با بازشماری صندوق‌های رای، به اعضای اصلی شورای شهر پیوست کمتر کسی فکر می‌کرد مهندس جوانی که متولد ۱۳۵۵ بود و هوادارانش او را تنها نامزد متخصص ترافیک در تمام دوره‌های شورای شهر رشت می‌نامیدند بتواند نقش موثری در شورای شهری نظیر رشت داشته باشد.اما اوکه فارغ‌التحصیل رتبه اول کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و ترافیک از دانشگاه علم صنعت بود در کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورا نشان داد که پیش‌بینی‌ها چندان هم درست نبوده است. کمیسیون او در سال اول عمر شورا از جمله فعال‌ترین قسمت‌های شورای شهر بوده است که به گفته خودش به دور از سیاست‌ورزی و گرفتار شدن در مسایل فرسایشی سیاسی باید به فکر حل مشکلات مردم و برنامه‌ریزی‌های دراز مدت برای شهر رشت باشد. «چه خوب است کارشناسان،مسوولین و رسانه‌های گیلانی فراتر از تئوری‌پردازی و صحبت‌های کتاب‌خانه ای، به ارایه راه‌حل‌های عملی و ملموس برای حل مشکلات شهر بپردازند» این را رضا رسولی که علاوه بر فعالیت‌های پژوهشی و تدریس در دانشگاه‌های متعدد، سوابق اجرایی و عملیاتی بسیاری هم در حوزه تخصصی‌اش دارد،وقتی می‌گوید که شماره‌های پیشین «فرهیختگان گیلان» را ورق می‌زند و عملکرد این نشریه را در همین راستا می‌داند. در ادامه گفت‌وگو با رییس کمیسیون ترافیک و حمل و نقل شورای شهر رشت را پیرامون موضوعات بزرگ و کوچک حمل و نقل رشت می‌خوانید، شهری که در سال ۱۳۸۸ کلان‌شهر شد اما گویا نظام ترافیکش بنا ندارد از زمانه اشرف‌الملوک فخرالدوله، دختر ناصرالدین شاه که به واسطه علاقه‌اش به گیلان اولین تاکسی ایران را به رشت وارد کرد، دل بکند.

برای اتوبوس‌هایمان راننده نداریم

متروِ رشت هرگز به تصویب شورای عالی ترافیک نرسید

«گذر هنر» در خیابان سعدی احداث می‌شود

■ از این سوال کلیشه‌ای شروع کنیم که وضعیت ترافیک و حمل و نقل در رشت را چطور ارزیابی می‌کنید؟

وضعیت ترافیکی شهر رشت در حال حاضر متاسفانه بسیار کنترل نشده و ناهنجار است. اگر بخواهیم ریشه‌یابی کنیم باید گفت علت این است که خیلی دیر به فکر ترافیک شهر افتاده‌ایم. کلا ساختار شهرداری رشت و کمیسیون ترافیک و مجموعه سازمان‌ها و نهادهای درگیر با این پدیده، سابقه‌ای کمتر از پنج سال دارند و تا پنج-شش سال قبل به طرح جامع ترافیک و حمل و نقل رشت حتی فکر نشده بود. وقتی این تاخیر با به‌کار گیری نیروهای غیرمتخصص و عدم اولویت بخشی به این حوزه ترکیب می‌شود طبیعتا نتیجه‌اش چیزی است که در این روزهای رشت دیده می‌شود، یعنی بحران. پس مجبوریم تغییری اساسی در نگرش خود به مساله ترافیک شهر رشت ایجاد کنیم. تغییر نگرشی که خوش‌بختانه اتفاق خیلی خارق‌العاده‌ای هم نیست و در بسیاری از شهرهای کشور قبلا رخ داده است و فقط باید با اراده جدی و نگاه مدیریت بحرانی به بحث ترافیک اولویت بدهیم و کار کنیم.

مساله ترافیک موضوعی نیست که بتوان از منظر خردنگر به آن نگاه کرد. یعنی نباید در مورد یک نقطه و منطقه خاص تصمیم گرفت. باید از منظر کلان هدف گذاری کنیم تا بتوانیم امیدوار باشیم در یک پروسه پنج-شش ساله به وضعیت بهتری برسیم.

■ به عنوان متولی اصلی موضوع حمل و نقل و ترافیک، برای خروج از این وضعیت چه طرح و برنامه مشخصی دارید؟

اگر بخواهیم در چند جمله مسایل و ریشه‌های ترافیکی شهر را بررسی کنیم، اولین علت ضعف شدید در شبکه راه‌های شهری است. چه به لحاظ کمی و عدم وجود لینک‌های لازم. شهرهایی نظیر رشت که ساختار ستاره‌ای دارند، از یک‌سری شعاع و مجموعه‌ای از رینگ‌های میانی تشکیل شده‌اند که باید توزیع ترافیک را انجام دهند که متاسفانه در رشت رینگ میانی کامل نیست و یا می‌توان گفت اصلا وجود ندارد. رینگ دو که قدیم‌ها می‌گفتند کمربندی هم کامل نیست و یک قسمت گمشده دارد. این را هم بگویم که ما امسال طرحی ارایه کرده‌ایم که حداکثر سرعت در بلوار بهشتی و دیگر قسمت‌های این مسیر به ۶۰ کیلومتر محدود شود. زیرا عملا یک خیابان شهری است و سرعت بیشتر در آن به صلاح نیست و باید تعریف واقع‌بینانه‌ای از آن داشته باشیم.

رینگ بیرونی شهر هم که اصلا استارت نخورده و در واقع هیچ اتفاقی به عنوان کمربندی در رشت نیافتاده است. از طرفی همین مسیرها و معابر موجود هم به خاطر ارزش تاریخی زمین در این نواحی که همیشه حاصل‌خیز و قابل بهره‌برداری بوده و نیز بافت شهری، برخلاف بسیاری از شهرهای مرکزی ایران، چندان فراخ و گشاده نیستند. همچنین ما مساله تراکم شهری را داریم. رشت از لحاظ جمعیتی دومین شهر پرتراکم کشور بعد از پایتخت است. مجموعه این عوامل در وضعیت ترافیکی فعلی و برنامه‌ریزی‌های بعدی تاثیرگذار است.

■ یعنی چه کار باید بکنیم که مشکل حل شود؟

اول از همه باید سعی کنیم شبکه راه‌های شهری را کامل کنیم که بسیار پرهزینه و در کوتاه مدت ناممکن اما اجتناب‌ناپذیر است.

کاری که صرفا از طریق خرید زمین و گسترش معبر به لحاظ بافت میراثی و تاریخی و نیز هزینه‌های بسیار سنگین قابل اجرا نیست. همچنین از طریق افزایش عرضه معابر و خیابان‌ها هم این کار در درازمدت معقول نیست. هرچه عرضه افزایش پیدا کند تقاضا نیز افزایش می‌یابد و بالاخره یک جا باز هم به مشکل می‌خوریم. بنابراین باید به سمت مدیریت معابر و فضایی که داریم با هزینه کمتر و شیوه‌هایی متناسب با محیط‌زیست، آب‌وهوا و انسان برویم که توسعه سیستم حمل و نقل همگانی است.

ما در جلسات متعددی که با آقای خندان‌دل معاون عمرانی وزارت کشور هم داشتیم اعلام کرده‌ایم که رویکرد کلی را باید به این سمت ببریم که مانند شهری مثل تهران همزمان با توسعه سیستم حمل و نقل همگانی، سیاست‌های سلبی اتخاذ کنیم که به استفاده از وسایل حمل و نقل شخصی تا حد ممکن نیاز نباشد و در صورت لزوم هم با یک سیستم نسبتا مدرن، سریع و قابل اعتماد حمل و نقل عمومی تامین نیاز کنیم.

■ بی‌شک ذهن خوانندگان به سمت بنرها و تبلیغات وسیع مترو رشت کشیده می‌شود، این طرح به چه سرانجامی رسید؟

چند سال قبل بحث مترو در رشت مطرح شد. البته من شخصا این بحث را رد یا قبول نمی‌کنم. زیرا یک شخص صلاحیت اظهار نظر در این رابطه را ندارد و طرح باید در یک پروسه تصویبی در شورای عالی ترافیک وزارت کشور را طی کند.

این را هم بگویم که طرح جامع ترافیک رشت به گره‌ای خورده است. زیرا شورای عالی ترافیک موضوع مترو در آن را تایید نکرده است و به شهر رشت بازگردانده و از آن‌جا که آمارگیری این طرح مربوط به سال ۸۶ است، چندان دقیق و درست نیست. زیرا در طول هفت سال گذشته جمعیت، الگوی سفر و عوامل تاثیرگذار دیگر دچار تغییر شده است و پدیده‌ای به اسم مسکن مهر که می‌تواند تا هشتاد هزار نفر را در خود جای دهد به شهر اضافه شده و اتفاقاتی نظیر هدفمندی یارانه‌ها و سهمیه‌بندی و افزایش قیمت سوخت رخ داده که همه باید در نظر گرفته شود.

■ پس از ابتدا مترو رشت افسانه‌ای بیش نبود؟

در واقع هیچ‌وقت طرح مترو رشت به تصویب شورای بالادست نرسیده بود و شورای ترافیک دو بار این طرح را رد کرده است. پس باید سعی کنیم با واقعیت‌ها کار کنیم. ۲۶ کیلومتر مترو در رشت عملا رقمی نزدیک به ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومان هزینه نیاز دارد و چنین طرحی برای شهری که بودجه محقق شده‌اش در سال ۱۷۱،۹۲ میلیارد تومان است چندان عقلانی و شدنی نیست. یعنی ما باید بیش از ۵۰ سال زباله در شهر جمع نکنیم، زیباسازی نکنیم و کل وظایف را تعطیل کنیم تا بتوانیم مترو بسازیم. قطار شهری در شهرهایی توصیه می‌شود که جمعیت بالای یک میلیون نفر دارند. در حالی که جمعیت ثابت رشت ۶۹۰هزار نفر است و به نظر می‌آید در آینده هم در رشت جمعیت زیادی نداشته باشیم.

البته در مقطعی مسوولین شهر آمدند موضوع مطالعات قطار شهری را استارت زدند و پروژه‌ای ۳ میلیاردی را آغاز کردند که در هیچ کجای کشور قبل از صدور مجوز از شورای عالی ترافیک چنین کاری نمی‌کنند.

نمی‌گویم مترو رشت منتفی است اما باید مراحلی طی شود که با اطمینان خاطر بگوییم رشت مترو نیاز دارد. شورای عالی ترافیک تایید کند و دولت هم نصف هزینه آن را بپردازد و مابقی را هم، از طریق جذب سرمایه‌گذار، تهاتر، ساخت مرکز خرید و .. تامین می‌کنیم.

■ با این حساب چه راه‌حل هایی برای توسعه سیستم حمل و نقل همگانی وجود دارد؟

ارتقای سیستم حمل و نقل همگانی. سیستم اتوبوسرانی ما مشکلات زیادی دارد. ناوگان بسیار فقیری به لحاظ تعداد و کیفیت داریم. متاسفانه سازمان اتوبوسرانی در گذشته به این موضوع فکر نکرده که بالاخره یک روز رانندگان اتوبوس شهر بازنشسته می‌شوند و راننده کافی برای اتوبوس‌ها وجود نخواهد داشت. رشت کلا ۱۲۳ اتوبوس دارد که ۳ دستگاه کاملا از کارافتاده است که الان قرار است تبدیل به کتاب‌خانه سیار شود. ۲۳ دستگاه اشکالات عمده دارند. ۲۵ دستگاه با رقمی حدود هشتصد میلیون تومان قابل تعمیر است و نیمی از اتوبوس‌های باقی مانده هم دپو می‌شوند چون راننده کافی برای استفاده از آن‌ها نداریم.

البته در حال حاضر پروسه جذب راننده‌های جدید در حال اجراست. از نظر کمی هم با کمک دولت و آقای نوبخت تلاش می‌کنیم، حدود ۲۰۰ اتوبوس و ۷۰ مینی‌باس از محل مصوبات دولت قبل باید می‌گرفتیم که عملی نشد و ما از دولت یازدهم خواستیم یا آن‌ها را دوباره بدهند یا پولش را پرداخت کنند که البته نمی‌دانم چقدر موفق خواهیم شد.

از دیگر مشکلات سیستم اتوبوسرانی ما زمان‌بر بودن است و مردم ناراضی هستند که هم دیر به ایستگاه می‌رسند و هم زمان مشخص و قابل اعتمادی هم ندارند. اصلی‌ترین دلیلش هم مختلط بودن آن با ترافیک جاری شهر است. پس اگر بتوانیم مسیرش را جدا کنیم و شکل خط ویژه به آن بدهیم و این مشکل تا حد زیادی حل می‌شود.

در خیابان امام همزمان سه بحث پیش می‌رود. یکی همین معبر جداست دیگری نظارت تصویری است کارهایش در مرحله اجراست و سومی هم بحث محدودیت عبور است که از خیابان انقلاب(حاجی آباد) به سمت میدان شهرداری ورود برای وسایل نقلیه شهری ممنوع خواهد شد.

■ فکر می‌کنید چه زمانی این سه طرح اجرایی شوند؟

خط ویژه اتوبوس تصویب شده است و باید پیمان کارش مشخص شود. مرکز کنترل ترافیک آماده است و بخشی از تجهیزاتش باید خریداری شود و پیمان کار فیبر و نصب تجهیزات هم مشخص شده که چون ابعاد امنیتی دارد باید مراحل ویژه ای برای تایید نهایی بگذراند و بحث ممنوعیت همزمان با بهره‌برداری این دو فاز، اجرایی می‌شود و آن نیم رینگ موجود قابل استفاده می‌شود و وسایل نقلیه با تقویت حاجی آباد و مطهری مسیر شریعتی و سعدی را طی می‌کنند.

این طرح زمینه را برای پیاده‌راه شدن خیابان‌های منتهی به میدان شهرداری فراهم می‌کند. واقعیت این است که نمی‌توانیم یک‌باره شوکی وارد کنیم و تردد را متوقف کنیم.

■ عینی‌ترین نمونه برای مردم رشت از چنین ایده‌هایی، طرح پیاده‌راه سازی در خیابان اعلم‌الهدی است که حرف و حدیث زیادی به همراه داشت. نظر شما درباره طرح بعد از حدود یک سال و نیم عمر آن چیست؟

برای شهری مثل رشت که مشخصه‌اش فرهنگ است باید زیرساخت توسعه فرهنگی را فراهم کنید و این پیاده راه اگر درست مدیریت شود می‌تواند زیرساخت مناسبی باشد. من انتقادات جدی به نحوه مدیریت کاربری خیابان اعلم‌الهدی در همین چند سالی که گذشت دارم. اگر ظرفیت‌ها و ویژگی‌های فرهنگی شهری مثل رشت را درک نکنیم و زمینه را برای یک پیاده‌راه فرهنگی استاندارد فراهم نکنیم نتیجه اش می‌شود که پیاده‌راه می‌سازیم و با چند مجسمه و تندیس اسمش را پیاده‌راه فرهنگی می‌گذاریم اما اطرافش انبوه بوتیک، لباس فروشی، دست‌فروش و مشاغل غیرمربوط دیگر داریم.

می‌خواهم این‌جا اعلام کنم که در نظر دارم در معبر مشخصی که بین خانه فرهنگ و هنر شهرداری و مجتمع خاتم‌الانبیا داریم، یک مدل درست پیاده راه فرهنگی اجرا کنیم که بعدا قابل تعمیم به بقیه پیاده‌راه‌ها باشد. استارت این طرح را زده‌ام و فعلا عنوانی نظیر گذر هنر را مدنظر دارم که بافت آن‌جا به شکلی شود که هنرمندان و اهالی فرهنگ بتوانند در آن محل برنامه‌هایشان را اجرا کنند و پیرامون آن هم با مشاغل و محیط‌های فرهنگی مناسب تامین شود. این طرح مصوبه شورای ترافیک شهرداری را گرفته و به فرمانداری اجرا شده است.

■ پیاده‌راه‌سازی یا احداث خط ویژه اتوبوس، بی‌شک نیاز به جبران فضای پارکینگ برای خودروهای شخصی هم دارد. برای این مساله فکری شده است؟

با اعمال محدودیت‌های خط ویژه اتوبوسرانی، ممنوعیت پارک از میدان فرهنگ تا شهرداری خواهیم داشت که باید برای آن به شدت پارکینگ تامین کنیم. اولا باید با ارتقای خدمات خط ویژه، نیاز به خودروی شخصی را با شیب ملایم برطرف کنیم و قبل از آن باید متناسب با نیاز و تقاضا پارکینگ در این محدوده تامین شوند که از لحاظ اقتصادی هم آن محدوده آسیب نبینند.

ممنوعیت‌هایی برای تردد خودروهای شخصی اعمال می‌شود

تصمیمات نادرست، اقتصاد خیابان‌های شهر را فلج کرد

خیابان‌های رشت برای سالمندان و معلولین مناسب نیست

مهم‌ترین مساله برای ما این است که اگر سیاستی را اعمال می‌کنیم همراه با آسیب به کسبه منطقه نباشد.

■ مانند آن‌چه در خیابان تختی و سعدی رخ داد:

بله، همین‌طور خیابانی مثل حاجی آباد. متاسفانه اگر نگاه کنیم در سال‌های گذشته، شهر پر از بدن‌های نیمه‌جان خیابان‌هایی است که پر پتانسیل بودند. در واقع اقتصاد شهر از این جهت که شهرداری نهادی است به لحاظ مالی خودگردان و رکن بودجه‌اش درآمدهاست. برای چنین سیستمی اقتصاد مردم حیاتی است. پس اقتصاد خیابانی مثل حاجی‌آباد را به خاطر ترافیک از دست دادیم که این آسیب خیابان‌های سعدی و گلسار را هم تهدید می‌کند. باید سعی کنیم که این خیابان‌ها را احیا کنیم تا وضع مالی شهرداری هم بهتر شود و خدمات بهتری به مردم ارایه کند.

■ آیا در طرح خط ویژه اتوبوس، حدفاصل میدان گیل تا میدان فرزانه به عنوان یک کریدور اصلی که از مرکز شهر عبور کند، دیده شده است؟

ایده‌آل ما معبر جدا برای اتوبوس‌های فعلی نیست. ایده‌آل این است که یک سیستم حمل و نقل همگانی نظیر تراموا داشته باشیم که سر و صدا و آلودگی و مشکلات دیگر را نداشته باشد. در دیگر جاهایی که خطوط ویژه اتوبوس رانی شکل گرفته هم این نگاه وجود دارد که بعدا حالت پرظرفیت‌تری نظیر قطار سبک برقی راه‌اندازی شود. نگاه این است که خط ویژه اتوبوسرانی باید مسیر مشخصی داشته باشد. ممکن است در آینده نه چندان دور خیابان سعدی یک طرفه شود و ما حلقه تختی-سعدی-شریعتی داشته باشیم که در یک جهت بچرخد و به همین شکل در خیابان پرستار هم چراغ راهنمایی چهار دقیقه‌ای و چهار زمانه توتونکاران برداشته شود و آن‌جا هم یک حلقه یک طرفه داشته باشیم. نگاه نهایی این است که این خط ویژه تا فرودگاه ادامه پیدا کند.

■ مساله مهمی که باید در طرح‌های مدنظر شما به آن توجه شود، مشکلات خاص سالمندان و معلولین در استفاده از آن‌هاست. بی‌شک برای یک سالمند راحتی رفت‌وآمد در مسیرهای مورد بحث از بار فرهنگی آن‌ها مهم‌تر است:

دقیقا یکی از نگرانی‌های جدی ما سالخوردگان، معلولین، جانبازان و کودکان هستند که متاسفانه ما اصلا خدمات خوبی در پارک‌ها و معابر، پل‌های عابر و ادارات و بانک‌های شهر به آن‌ها نمی‌دهیم. در حالی که رشت در حال حاضر بعد از بندرانزلی دومین شهر سالخورده کشور است که ۲۵ درصد جمعیت ما بالای ۶۰ سال سن دارند، ۱۳ درصد شهروندان رشت دارای یک معلولیت جسمی هستند و نیاز داریم در بخش‌های درمانی و پرستاری و خدمات شهری به آن‌ها فکر کنیم. برای نمونه در خیابان بیستون که پیاده رو پرترددی دارد، وقتی کلی نگاه کنیم از هر چهار نفر یک فرد بالای شصت سال نمی‌بینید چون که نمی‌توانند به راحتی در شهر تردد کنند و نه ناوگان حمل و نقل مساعد، نه پیاده‌روهای مناسب و نه پراکندگی کافی فضای سبز و نه پل عابر پیاده راحت در اختیارشان است. برای کودکان هم به همین شکل. از همان زمان کودکی خود من این مشکل وجود داشت که در پارک‌ها، مثلا آب‌خوری که به راحتی کودک بتواند از آن استفاده کند وجود نداشته و ندارد.

در این مورد بحث‌های کلی زیاد شده است و موضوعاتی نیز از نهادهایی مثل بهزیستی به ما ابلاغ شده است. اما برای اولین بار تیمی در کمیسیون مشغول تبدیل کردن راه‌حل‌های رفع این مشکلات به ضوابط است. ضوابطی که در ساخت و سازهای شهری توسط کمیسیون ماده پنج شهرداری اعمال شود و روی آن هم نظارت کافی شود تا حدی که به پروژه پایان کار داده نشود. یعنی صرفا رفع مسوولیت نباشد و شهرداری ملزم به چک کردن شیب‌ها، آسانسورها، راه‌پله‌ها و... باشد.

اما در مورد رفت‌وآمد سالخوردگان، باید روی موضوع بیشتر فکر شود. امروزه در دنیا از وسایلی شبیه به قطارهای سبک برقی استفاده می‌شود که مبدا و مقصد مشخص دارد و می‌توان در درازمدت آن را استفاده کرد. البته در کوتاه مدت ما بحث تراموا را پیگیری می‌کنیم که هم دوست‌دار محیط زیست است و هم کم‌هزینه‌تر نسبت به اتوبوس‌های فعلی. ما در حال حاضر هم دنبال بهسازی ناوگان اتوبوسرانی در خط ویژه با گرفتن بودجه از دولت و استفاده از ظرفیت منطقه آزاد انزلی هستیم. متاسفانه در زمان هدفمندی یارانه‌ها، از محل درآمدها تهران حدود ۲۵۰۰ دستگاه، اصفهان ۶۰۰ دستگاه اتوبوس گرفت اما رشت فقط ۵ اتوبوس گرفت که واقعا بی‌انصافی است. الان هم وقتی در وزارت کشور پیگیر این موضوع می‌شویم، می‌گویند مردم شما تمایلی به استفاده از اتوبوس ندارند. خب روشن است وقتی اتوبوس شیک و مناسب که به موقع و مطمئن برسد در اختیار مردم قرار ندهیم، آمار نشان می‌دهد ۴ درصد مردم از اتوبوس استفاده می‌کنند چون اتوبوس‌های ما اصلا مناسب با فرهنگ مردم شهر نیست. از طرفی ما فقط ۴۶ اتوبوس فعال در کل رشت داریم. پس چه انتظاری از مردم داریم؟

ادامه در صفحه ۳

خبر

رونق گردشگری خارجی در گیلان

استاندار گیلان در مراسم روز جهانی گردشگری در رشت با اشاره به اینکه تشریح صحیح مواضع جمهوری اسلامی ایران در یک سال گذشته از سوی رییس جمهوری در مجامع بین‌المللی به‌ویژه سازمان ملل متحد سبب بهبود تعامل ایران با کشورهای جهان شده است گفت : مواضع اخلاق مدارانه و دیپلماتیک دکتر روحانی در این مدت سبب شده است تا اندیشه ای نو از چهره ایران و ایرانی در سراسر جهان ارائه شود .

وی با اشاره به رونق گردشگری خارجی افزود : در افق سند چشم انداز باید به آمار ۲۰ میلیون گردشگری خارجی برسیم که فضای جهانی هم اکنون مناسب تر از گذشته است و باید به خوبی از این ظرفیت با برنامه ریزی و افزایش امکانات زیر بنایی بهره برد.

وی همچنین به اقامت ۱۸ میلیون گردشگر در نیمه نخست امسال در استان اشاره کرد و گفت : براساس آمارهای این میزان اقامت ۹ درصد بیشتر از مدت مشابه پارسال است .استاندار خاطرنشان کرد : این امار نشان دهنده بهبود فضای کسب وکار در این بخش است اما میتوانیم به مراتب بهتر از این باشیم.

وی افزود : استان گیلان در همین راستا به دنبال تکمیل راه آهن ، ساخت ۱۱ کیلومترباقیمانده، ارائه‌ی خدمات بهتر در هتل ها و مجتمع‌های اقامتی و پذیرایی با تلاش بیشتر مسوولان ، اتحادیه ها ، مجامع و آژانس های مسافرتی است که بدون تردید گردشگری فقط از طریق بخش خصوصی رشد می‌کند.

بندرانزلی دروازه تجارت کشور

مراسم روز جهانی دریانوردی با حضور دریانوردان و فعالان صنایع دریایی و نمایندگان ادارات کل دریانوردی کشور در اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان برگزار و با نام بردن از بندرانزلی به عنوان دروازه تجاری کشور، راه های رسیدن به این هدف مهم تشریح شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بعد از قرائت بیانیه‌ی کوجی سکیمیزو؛ دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی در این آیین گرامی داشت از زحمات فرهاد کوهساری قدردانی کرد و با اشاره به اهمیت جایگاه دریانوردی، تبیین، تبلیغ و ترویج فرهنگ دریانوردی بین اقشار جامعه تاکید کرد: اینکه بندر در قسمت شهر انزلی قرار دارد خود یک امتیاز است که می توان با تهیه المان های شهری در ترویج فرهنگ دریانوردی اقدامات موثری انجام داد.

سید علی نعیمی با بیان خاطرات خود در زمان دریانوردی خاطر نشان کرد: لازم است هم کشور ما و هم بنادر حاشیه خزر برای استفاده بیش از پیش از ظرفیت دریا تلاش کنند تا شعار هفته دریانوردی مبنی بر «نقش اجرای موثر مقررات و آموزش در توسعه دریامحور» را تحقق بخشیم. مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان در ادامه به سفر چند روز اخیر ریاست محترم جمهور به اجلاس سالیانه منطقه ای بنادر حاشیه خزر که در آستاراخان برگزار می شود اشاره نمود و افزود: بین ۹ بندر حاشیه دریای خزر پروتکل‌هایی تدوین شده که به زودی با حضور ۵ رئیس جمهور به بحث گذاشته خواهد شد.سید علی‌نعیمی از سرمایه گذاران به عنوان یاریگر اقتصاد گردشکری کشور نام برد و تاکید کرد: ما از هرگونه سرمایه گذاری در امور گردشگری و اقتصادی، استقبال و برای ایجاد فرصت اقتصادی بیش از گذشته از اقدامات لازم حمایت خواهیم کرد.

افتتاح دفتر سازمان جوانان حزب اسلامی کار شاخه گیلان

مراسم افتتاح سازمان جوانان حزب اسلامی کار شاخه گیلان، سوم مهرماه ۱۳۹۳، با حضور حسین کمالی، دبیرکل حزب اسلامی کار ، روزبهان، مدیرکل حوزه دفتر استاندار استانداری گیلان، سید عیسی مهدوی، فرماندار شهرستان رشت، علی وارسته، معاون سیاسی فرماندار رشت، محمود ایزددوست، مدیرکل کار، تعاون و رفاه اجتماعی گیلان، احمد رمضان‌پور ، رییس ائتلاف اصلاح‌طلبان استان گیلان و تنی چند از مدیران و دبیران احزاب استان و فعالان سیاسی گیلان، در محل دفتر سازمان جوانان حزب اسلامی کار، شاخه گیلان برگزار شد.همچنین، رضا صالح جلالی ، سید احمد حسینی، امیرحسین علوی ، جمشید رسایی، حسن ایزدی، مهرعلی همتی‌نژاد، کامران احم