صفحه‌آرا: آرش شادمندی

حمل و نقل | مژگان مهرابی؛ روزنامه‌نگار

رفت و آمد ایمن در میدان تجریش

میدان تجریش و محدوده اطرافش به‌دلیل وجود مراکز متعدد تجاری، اداری و تفریحی از محورهای پرتردد شمال تهران محسوب می‌شود. به همین دلیل هر از گاهی طرح‌های مختلفی با هدف ساماندهی و ایمن‌سازی این معبر برای عبور ایمن عابران پیاده، خودروها و موتورسیکلت‌ها اجرا می‌شود. در تازه‌ترین اقدام، ۳ طرح برای راه حال شهروندان و رانیان موتورسیکلت در این محور اجرا شده است. هادی حق‌بین، شهردار منطقه یک، اطلاعات بیشتری در این زمینه می‌دهد.

ایجاد فضاهای جدید پارک موتور

به‌دلیل تردد بالای موتورسیکلت‌ها در میدان تجریش و نبود پارکینگ مناسب برای جای‌گیری رانیان، در ضلع جنوبی میدان تجریش و ابتدای خیابان شهرداری فضایی برای پارک موتورسیکلت‌ها در نظر گرفته شده است. این محل با سازه‌های استوانه‌ای مناسب‌سازی شده تا خودروها نتوانند در آن پارک کنند. در حال حاضر فضا خط‌کشی شده و حدود ۳۰ موتور می‌توانند در آن پارک کنند. این تجربه موفق باعث شده در دیگر نقاط منطقه نیز فضاهایی برای توقف موتور درنظر گرفته شود. حدود ۴ نقطه پرتردد نزدیک مجتمع‌های تجاری شناسایی شده که به‌زودی به بهره‌برداری می‌رسد.

تردد ایمن عابران

خیابان شهرداری از جمله معابر پرتردد منطقه است و عبور عابران پیاده از عرض خیابان تاکنون ایمن نبود. فلاورباکس‌هایی در وسط خیابان جامعی شده بود، اما قابل جابه‌جایی بودند. بنابراین رفیوژی در وسط خیابان ایجاد شد تا عابران بتوانند با امنیت بیشتر از عرض خیابان عبور کنند. این رفیوژ که با فضای سبز و گونه‌های گیاهی متنوع پوشیده شده است، علاوه بر زیباسازی محوطه به روان‌سازی رفت‌وآمد عابران پیاده نیز کمک قابل توجهی می‌کند.

افزایش پارکینگ خودروها

ایجاد پارکینگ فقط به موتورسیکلت‌ها محدود نمی‌شود. محدوده میدان تجریش به‌دلیل وجود مراکز تجاری و تفرجگاه‌ها، حجم تردد شهروندان و گردشگران بیشترین تردد را حتی در روزهای تعطیل دارد، بنابراین به‌دنبال شناسایی تقاطعی برای ایجاد پارکینگ خودرو هستیم. با توجه به ظرفیت های سال گذشته ۲دستگاه پارکینگ مکانیزه با ظرفیت ۲۲خودرو به منطقه افزوده شد. در حال حاضر تلاش می کنیم با همکاری سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، اقدامات موثری برای ساماندهی پارک خودروها در محله‌های گردشگری به‌ویژه گلاندره، در کم و چیدر انجام دهیم. در کم، یک و در گلاندره آنقطعه شناسایی شده است که درصورت نبود مشکل زمین، حدود ۶پارکینگ مکانیزه در آنها تعبیه و بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ جای پارک به این محدوده اضافه می‌شود. همچنین زمینی به وسعت ۱۵۰۰ مترمربع در چیدر شناسایی شده و درصورت تامین منابع قرار است پارکینگ آسانسوری در آنجا ایجاد کنیم.

۳۰ فضای پارک موتورسیکلت در جنوب میدان تجریش ایجاد شد.

۱۵۰۰ مترمربع وسعت زمینی در چیدر است که درصورت تامین منابع قرار است پارکینگ آسانسوری در آن دایر شود.

۶ پارکینگ مکانیزه با ظرفیت ۱۰۰تا۱۵۰خودرو در گلاندره جنامیی می‌شود.

ایمن‌سازی و زیبایی منظر شهری

سرهنگ مصطفی زینی‌وند، رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ: میدان تجریش و ابتدای خیابان شهرداری ازجمله معابری است که به لحاظ پارک موتورسیکلت و تردد عرضی عابران پیاده مشکلاتی دارد. از این رو طرح ساماندهی پارک موتورسیکلت‌ها در این محدوده از خیابان اجرایی شد. همچنین با همکاری شهرداری در میانه مسیر رفت و برگشت خیابان شهرداری یک جزیره ترافیکی و رفیوژ سبز اجرا شد که تردد عرضی عابران پیاده را ایمن کرد. این اقدام زیبایی منظر شهری و ایمن‌سازی را در پی خواهد داشت.

گسترش کمربند سبز پایتخت تا پایان سال

مهدی پیرهادی، عضو شورای اسلامی شهر تهران: ۵ بوستان جدید در نقاط مختلف پایتخت تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد. پروژه‌های در حال اجرا شامل مرکز تفریحی بی‌بی شهربانو، باغ ایرانی ۱۳ آبان، پروژه ساصد، فضای سبز پادگان ۶۰ و فضای سبز بزرگراه شوشتری است.

جابه‌جایی و حذف تیرهای چراغ برق مزاحم

ناصر امانی، عضو شورای اسلامی شهر تهران: در بازدید از منطقه۱۲ و محله امامزاده یحیی مشخص شد که خوشبختانه با همکاری اداره برق مولوی تیرهای چراغ برق مزاحم معبر فخرالملک حذف شده و برای رفع گره ترافیکی تقاطع جاویدی و افشار نیز باید مذاکراتی با این اداره انجام شود.

آغاز عملیات اجرایی زیرساخت‌های فرهنگی و اقامتی اربعین

سیدمحمدناظم رضوی، مدیرعامل شرکت توسعه فضاهای فرهنگی شهرداری: عملیات اجرایی ایجاد زیرساخت‌های فرهنگی و اقامتی سال ۱۴۰۴ در مبادی مرزی استان‌های خوزستان و کرمانشاه شروع شد. نیازهای زیرساختی مانند بهبود راه‌ها، شماره‌گذاری عمودها، امکانات رفاهی، بهداشتی و... زوار بررسی و راهکارها رائه شد.

ساعت اجرای طرح ترافیک تهران تغییر نمی‌کند

پوریا علیمردانی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری: با وجود تغییر ساعات اداری به ۶صبح تا ۱۳، ساعت اجرای طرح ترافیک تغییر نخواهد داشت و طبق روال قبل اجرا می‌شود، درصورت لزوم تغییرات در ساعت اجرای طرح ترافیک و طرح کاهش آلودگی هوا براساس مصوبه شورای ترافیکی اعمال می شود.

آیا تهران در برابر زلزله تاب می‌آورد؟

بررسی بحران فراروی پایتخت و راه‌های نجات شهر در تلویزیون اینترنتی همشهری

گزارش | پریسا نوری؛ روزنامه‌نگار

هفته گذشته چند زلزله رخ داد و در محدوده پایتخت هم هرچند کانون زمین‌لرزه کرج بود، اما دوباره ترس زمین‌لرزه را به جان تهرانی‌ها انداخت و بار دیگر نگاه‌ها را به سمت این بزرگ‌ترین تهدید طبیعی پایتخت کشاند. به این بهانه تلویزیون اینترنتی همشهری، همسو با نگاه مردم، در میزگردی با عنوان «اگر تهران بلرزد...» میزبان ۳تن از کارشناسان این حوزه شد. سیدمحمد آقامیری، رئیس کمیته عمران و زیرساخت شورای اسلامی شهر تهران که دکتری زلزله‌شناسی دارد و امیرکیوان صالحی، دبیر کارگروه تاب‌آوری سازه‌های شهر تهران با حضور در استودیوی تلویزیون همشهری درباره کموکیف تاب‌آوری پایتخت در مقابل این بحران گفت‌وگوی مفصلی کردند. آنها به‌صراحت اعلام کردند که از ضرب‌الاجل وقوع زلزله حتمی در تهران ۳۰سال گذشته و اکنون در وقت اضافه هستیم. مهمانان خبرهای خوبی هم درباره راهکارهای ایمن‌سازی شهر و کاهش خسارات دادند. چکیده‌ای از صحبت‌های مطرح‌شده در این میزگرد را در ادامه بخوانید.

معرفی مهمانان

۱ حجت‌الاسلام والمسلمین سیدمحمد آقامیری
ویژگی: رئیس کمیته عمران و زیرساخت شورای اسلامی شهر تهران و دارای دکتری زلزله‌شناسی

۲ امیرکیوان صالحی
ویژگی: دبیر کارگروه تاب‌آوری سازه‌های شهر تهران در برابر زلزله و دارای دکتری مهندسی عمران گرایش زلزله و سازه

با توجه به زلزله اخیر، به‌نظرتان تاب‌آوری تهران در برابر زلزله چقدر است؟

آقامیری: قبل از ورود به بحث تاب‌آوری، باید بدانیم که به اذعان زلزله‌شناسان، وقوع زلزله بالای ۷ریشتر در تهران حتمی است و باید اقدامات فوری و ضروری برای افزایش تاب‌آوری شهر در اولویت قرار بگیرد. اهمیت موضوع وقتی بیشتر می‌شود که درنظر بگیریم تهران به‌عنوان پایتخت به کل کشور خدمت می‌دهد و زلزله تهران می‌تواند یک بحران ملی ایجاد کند. بنابراین باید یک ردیف بودجه ملی برای مقاوم‌سازی شهر درنظر گرفته شود و در اختیار متولی این امر قرار گیرد.

در حال حاضر متولی زلزله در تهران کدام سازمان و نهاد است؟

آقامیری: ما پیگیری کردیم؛ گفتند متولی زلزله شهر تهران وزیر کشور است؛ درحالی‌که وزیر کشور شخصیت ملی است و هزارویک کار دارد. درنتیجه پیشنهاد کردیم که چون اغلب زیرساخت‌های عمرانی زیرنظر شهرداری است، متولی زلزله تهران شهردار تهران باشد.

چرا تاکنون آمادگی برای زلزله تهران متولی نداشته و چه باید کرد که یکی از دستگاه‌ها متولی باشد؟

صالحی: باید ابتدا باور داشته باشیم که وقوع این زلزله حتمی است و آثار تخریبی‌اش می‌تواند غیرقابل قیاس با حتی شدیدترین جنگ‌ها باشد. نکته دیگر اینکه باید متولی را به ۳رشاخه اصلی تقسیم کنیم. متولی علمی و اجرایی. متولیان تولید علم در کشور بسیار زیاد هستند و جایگاه بالایی در این موضوع داریم؛ فقط می‌ماند تقویت بازوی اجرایی و آن حلقه‌ای که بازوی علمی و اجرایی را به هم متصل کند که تا الان انجام نشده.

۳۵ پل سواره‌رو سال گذشته مقاوم‌سازی شده است.

۲ میلیون و ۵۰۰هزار نفر از ساکنان تهران در بافت فرسوده زندگی می‌کنند.

۱۰ پل سواره‌رو تا پایان سال بهسازی لرزه‌ای و مقاوم‌سازی می‌شود.

چه کارهایی برای تاب‌آوری تهران در برابر زلزله انجام شده است؟

آقامیری: این سوالی است که همیشه از من می‌پرسند و من می‌گویم نپرسید چون پاسخ‌دادن به آن سخت است. واقعیت این است که تاب‌آوری شهر اضلاع مختلفی دارد. در بخشی که در اختیار شهرداری است، اقداماتی انجام شده است. مثلا پل‌های سواره‌رو مقاوم‌سازی شده‌اند؛ چون اگر پل‌ها بریزند معابر مسدود می‌شوند و امکان کمک نیست. یا حدود ۲تونیم‌میلیون نفر از تهرانی‌ها در بافت فرسوده زندگی می‌کنند که مشوق‌هایی برای نوسازی درنظر گرفته‌اند. همچنین ایجاد ذخیره آب‌های اضطراری در بوستان‌ها امکان‌پذیر شد. ولی باید تقسیم وظایف شود و آموزش‌وپرورش، وزارت بهداشت و سازمان‌ها و نهادهای دیگر هم پای کار بیایند.

آیا این موضوع آنقدر در شورای شهر اهمیت دارد که همواره درباره آن صحبت شود؟

آقامیری: در کمیته عمران ما ۲موضوع را از بدو ورود در دستور کار قرار دادیم، یکی بحث فرونشست و دیگری زلزله. کارگروهی برای این ۲مبحث فعال شده و جلسه‌های مستمری داریم که قرار است نتیجه این جلسه‌ها به‌عنوان طرح ارائه شود. مثلا در بحث مقاوم‌سازی خانه‌ها طرحی آماده ارائه است که خانه‌هایی که قابلیت مقاوم‌سازی دارند، به جای نوسازی با ۱۰ تا ۲۰درصد هزینه مقاوم شوند.

واقعا ۲۲درصد جمعیت تهران روی گسل تهران‌شمال هستند؟

صالحی: با عدد ۲۲درصد موافق نیستم. طبق محاسبات ما چیزی حدود ۸ تا ۱۰درصد مردم؛ اما این هم اصلا عدد کمی نیست و جمعیت بسیار زیادی است. ولی خبر خوب اینجاست که می‌شود میزان خسارات را به حداقل رساند. اگر ما ساختمان‌های شهر را از نظر درصد اهمیت به ساختمان‌هایی با اهمیت زیاد (مثل سازمان‌ها، وزارتخانه‌ها، بیمارستان‌ها، مراکز شلوغ و...)، متوسط (مثل خانه‌ها و ساختمان‌های با قدمت ۱۰ تا ۳۰سال) و بافت فرسوده دسته‌بندی کنیم، ساختمان‌های با اهمیت زیاد طبق قانون مکلف به مقاوم‌سازی هستند که این اقدام با سرعت پایین اما به‌هر حال در حال انجام است. در بافت فرسوده هم که حدود یک تا ۲میلیون نفر از جمعیت تهران در آن ساکن‌اند، امکان مقاوم‌سازی نیست و باید نوسازی شود. درنتیجه بخش عمده‌ای از شهر زندگی‌شان را در ساختمان‌های با اهمیت متوسط سپری می‌کنند. یعنی همان وزیر و وکیلی که صبح در ساختمان با اهمیت بالا کار می‌کند، عصر به خانه‌هایشان برمی‌گردند. خبر خوب این است که ما در حال تدوین برنامه‌ای هستیم که موتور مقاوم‌سازی بافت ساختمان‌های با اهمیت متوسط در شهر تهران روشن شود. این موتور با پای کار آوردن مردم و تشویق عینی محقق می‌شود.

شهرداری چه نقشی می‌تواند ایفا کند؟

صالحی: شهرداری تهران می‌تواند متولی بزرگی در این زمینه باشد. اگر شهرداری بسته‌ای را برای مقاوم‌سازی جلوی مالک ساختمان با اهمیت متوسط بگذارد که در آن هزینه‌های صدور پروانه و بهسازی نزدیک به صفر شود، مالک می‌تواند با حدود ۱۰درصد هزینه ساخت خانه، مقاوم‌سازی انجام دهد و در کنارش منافعی هم ببرد. مثلا اینکه پوسته نما را عوض کند، معماری داخلی را با حفظ ضوابط شهرسازی تغییر دهد و... اگر این اتفاق بیفتد و شهرداری پایان کار و سازمان ثبت اسناد هم سند فوری به آن ملک بدهند، آن‌وقت آن ساختمان با ساختمان نوساز همسایه از نظر قیمت هیچ تفاوتی نخواهد داشت و این موضوع مشوق خوبی برای مالکان ساختمان‌های متوسط است.

۱۰ درصد هزینه نوسازی، صرف مقاوم‌سازی ساختمان می‌شود.

%۱۰ مردم روی گسل شمال تهران سکونت دارند.

راهکارهای کاهش خسارت زلزله با همراهی مردم از نگاه مهمانان

سیدمحمد آقامیری
- انتخاب خانه‌های ایمن برای زندگی
- نوسازی خانه‌ها و ساختمان‌های فرسوده

صالحی
- ساخت سازه‌ها با اصول ایمنی و براساس آیین‌نامه‌های روز دنیا توسط انبوه‌سازان

راهم را هموار کن

معلولان در اختتامیه رویداد «شهر من سلام» از مشکلاتشان گفتند

گزارش ۲ | مهدیه تقوی‌راد؛ روزنامه‌نگار

اختتامیه رویداد فرهنگی «شهر من سلام» در تالار ایوان شمس برگزار شد. این رویداد بهانه‌ای برای دورهمی افرادی بود که مشکلات مشترکی داشتند و می‌خواستند روزدوری مدیران شهرداری تهران مشکلات‌شان را مطرح کنند. در این برنامه نزدیک به ۳۰۰معلول از نقاط مختلف تهران با همراهی خانواده‌هایشان حضور داشتند.

ضرورت مناسب‌سازی معابر

سالن ایوان شمس مملو از مهمانانی است که همگی توان‌یاب هستند و حمید صاحب، مدیر اداره‌کل سلامت شهرداری تهران که در جمع‌شان حاضر است، می‌گوید: امکان حضور معلولان در همه بخش‌های مختلف جامعه باید فراهم شود. این مسئله نه‌تنها وظیفه شهرداری بلکه وظیفه دستگاه‌های مختلف مانند بهزیستی و دیگر نهادها هم هست. شهرداری تهران توجه ویژه‌ای به حمایت از معلولان دارد و مناسب‌سازی معابر، خیابان‌ها و پیاده‌روها برای رفت‌وآمد معلولان در پایتخت از جمله فعالیت‌های اجرایی است. البته مناسب‌سازی فقط ویژه خیابان‌ها و حمل‌ونقل عمومی مانند مترو و اتوبوس نیست و مسائل فرهنگی و اجتماعی همچنین آموزشی را هم شامل می‌شود و شهرداری به‌عنوان خادم مردم باید بتواند به تقاضاهای مختلف برای معلولان در پایتخت پاسخ دهد.

گروه‌های هدف مطالبه‌گر باشند

مدیر اداره‌کل سلامت شهرداری تهران پیشنهادی هم برای شرکت‌کنندگان دارد و می‌افزاید: اگر در شهر مشکل مناسب‌سازی داریم شاید یکی از مهم‌ترین علت‌های آن فقدان حضور کافی گروه‌های هدف در جامعه برای مطالبه حق‌شان است. وظیفه ما زمینه‌سازی برای مطالبه مردم است. این مسئله‌ای است که متأسفانه گم شده و وظیفه مدیران شهری فراهم‌کردن زمینه مشارکت و مطالبه‌گری مردم است و بدون حضور مردم ما کاری نمی‌توانیم در شهر انجام دهیم.

تقدیر از برگزیدگان

پس از سخنرانی نوبت به رونمایی از کتاب «شهر من سلام» می‌رسد که مجموعه نامه‌های برگزیده شهروندان دارای معلولیت به مدیران شهرداری تهران است که پس از انتشار فراخوان نامه‌های افراد دارای معلولیت جمع‌آوری شده و به‌صورت کتاب درآمده است. تعداد این نامه‌ها به ۳هزار و۱۶۸ می‌رسد و از میان آنها ۱۰ نامه توسط اداره‌کل سلامت شهرداری تهران برگزیده و در کتاب چاپ شده است. به همین دلیل در زمان برپایی مراسم از ۱۰ نگارنده نامه قدردانی می‌شود.

۱۰ برگزیده چه کسانی بودند؟

در برنامه با حضور مدیران شهری از افراد دارای معلولیت‌های اوتیسم، نابینا و کم‌بینا، ناشنوا و کم‌شنوا، جسمی-حرکتی با ویلچر و جسمی-حرکتی بدون ویلچر تقدیر شد.

نفرات اول تا سوم: محمد ورمزیار، نازنین‌فاطمه جمشیدی‌مومنی، شهره سبزواری

نفرات شایسته تقدیر: صلاح‌الدین محمدی عیسی‌آباد، امیر مرادی، هاجر فخاری، بیتا جوان، فهیمه رحیمی

خردسال‌ترین شرکت‌کننده: نازنین‌زهرا پارسائیان، ۱۳ساله

جایزه ویژه هیأت داوران: سعید قدیانی

توجه بیشتر به معلولان ذهنی

شهلا مختاری مادر هاجر فخاری، ۴۱ساله، دارای معلولیت ذهنی: کاش شهر و بوستان‌ها برای بچه‌های دارای معلولیت ذهنی مناسب‌سازی شود؛ چون این گروه حتی اگر سن‌شان بالا باشد همانند بچه‌های کوچک رفتار می‌کنند و نیازهایشان با سایر همسن‌وسال‌هایشان متفاوت است. رفت‌وآمد با این بچه‌ها در شهر برای ما سخت است و حتی یک جای تفریحی که مختص معلولان ذهنی باشد و ما بتوانیم با خیال راحت بچه‌ها را به آنجا ببریم وجود ندارد.

شهری که برای ما نیست

نازنین‌فاطمه جمشیدی‌مومنی، ۴۲ساله، دارای معلولیت جسمی-حرکتی: معلولان حرکتی مشکلات زیادی برای تردد در شهر دارند. اسانسورها خراب هستند یا شهروندان عادی اجازه نمی‌دهند امثال من در اولویت سوار شدن باشیم. رمپ‌هایی که شیب زیادی دارند و بعضی ایستگاه‌های اتوبوس برای ما مناسب‌سازی نشده‌اند. ما حتی برای دیدن فیلم در سینماها و سالن‌های تئاتر مشکل داریم و آرزوی نوشیدن یک فنجان قهوه در کافه‌ای که بتوانم با ویلچر واردش شوم به دلم مانده است.

خواسته کوچک ما تنها کمی تغییر است

فهیمه رحیمی، معلول جسمی-حرکتی، ۴۲ساله: شهر تهران دسترس‌پذیری مناسبی برای معلولان ندارد و همین مسئله باعث شده این افراد نتوانند در جامعه حضور پررنگی داشته باشند. ما همه دوست داریم بدون واسنگی به دیگران در خیابان‌های شهر رفت‌وآمد کنیم و به امکانات شهرمان دسترسی داشته باشیم. ما دوست نداریم پشت درهای بسته اسانسورهای خراب بمانیم و ادارها و سازمان‌ها حتی یک رمپ ساده برای رفت‌وآمد بهتر ما نداشته باشند. خواسته ما تنها کمی تغییر در شهر است.

رفع موانع با کمک مسئولان شهری

مادر نگار واشقانی فراهانی، سندروم داون، ۲۸ساله: پیاده‌روهای شهر سطح یکنواختی ندارند و تردد برای دختر من و دوستانش دشوار است. ما همه‌جا باید فرزندان‌مان را همراه ببریم و همین همراهی باعث شده تا برای انجام‌دادن یک کار کوچک در شهر زمان زیادی صرف کنیم. این بچه‌ها توان کمی دارند و زندگی در شهری که مناسب‌سازی نشده نیروی زیادی از آنها می‌طلبد. اگر بشود حتی یکی از این مشکلات با کمک مسئولان رفع شود، صدای خنده این بچه‌ها آسمان تهران را رنگین می‌کند.

مترو و پایانه شرق جدید به‌هم می‌رسند

بهره‌برداری از ایستگاه پردیس مسافری شرق تا پایان سال

گزارش | مهدی اسماعیل‌پور؛ روزنامه‌نگار

همزمان با بهره‌برداری از پردیس مسافری شرق، پروژه توسعه شرقی خط ۲متروی تهران از ایستگاه فرهنگسرا تا ایستگاه متروی پردیس مسافری شرق هم آغاز شد. با تکمیل و راه‌اندازی این مسیر، دسترسی مسافران ورودی و خروجی پایانه جدید شرق با همان پردیس مسافری شرق به شبکه حمل‌ونقل عمومی فراهم می‌شود.

اتصال پایانه شرق به حمل‌ونقل سریع

درحال حاضر رفت‌وآمد هزاران مسافر ورودی و خروجی پردیس مسافری شرق تهران با استفاده از تاکسی ازجمله ون تاکسی‌ها و تاکسی‌های برقی و همچنین ۲خط اتوبوس میسر است، اما در آینده‌ای نه چندان دور با اتصال خط ۳متروی و همچنین خط بی‌آر‌تی به پایانه جدید شرق تهران، شاهد تسریع و تسهیل در تردد به این پایانه مدرن پایتخت خواهیم بود. یاشار لطفی، مدیر اجرایی توسعه شرقی خط ۲ متروی تهران از افتتاح ایستگاه متروی پردیس مسافری شرق تا پایان سال ۱۴۰۴ البته به شرط تامین بموقع منابع مالی خبر می‌دهد و می‌گوید: حدود یک کیلومتر از مسیر پیش‌تر احداث شده است. ایستگاه متروی پردیس مسافری شرق در طبقه زیرزمین پایانه قرار دارد و به‌صورت یک طبقه است. البته ایستگاه شهید بابائیان هم ۲طبقه طراحی شده که در حال اجراست.

پروژه: طرح توسعه شرقی خط۲ متروی تهران
زمان آغاز پروژه: تیر ۱۴۰۳
طول مسیر: ۴/۵ کیلومتر
هزینه اجرای پروژه: بالغ بر ۸ هزار میلیارد تومان
تعداد ایستگاه‌ها: ۲ ایستگاه(ایستگاه متروی شهید بابائیان/ ایستگاه متروی پردیس مسافربری شرق)
میزان پیشرفت پروژه: حدود ۸درصد

مشخصات پایانه شرق:
موقعیت: انتهای بزرگراه زین‌الدین شرق، بزرگراه شهید یاسینی شمال، پایانه پردیس شرق
محدوده: منطقه۱۳
مساحت پایانه(فاز اول): ۱۳ هکتار
نفرمتوسط خروجی روزانه مسافر: ۴ هزار نفر
تعداد تعاونی‌ها و شرکت‌های مسافربری: ۲۲ شرکت شامل ۱۱شرکت اتوبوسرانی ۱۱شرکت سواری کرایه

پردیس مسافربری شرق تهران بزرگ‌ترین پردیس مسافربری کشور است که اتصال آن به مترو درحال انجام است.

پارکینگ جدید قطارهای خط ۲ متروی تهران در محل اراضی آزاد شده پایانه جدید شرق جنامیی شده است.

پردیس مسافری شرق تهران ۱۳۰هزار مترمربع مساحت دارد. ساختمان اصلی این پایانه ۲۵هزار و ۵۰۰مترمربع است که بخش‌های مختلفی برای آن ازجمله هتلینک و بخش تفریحی و تجاری درنظر گرفته شده است و در فازهای بعدی احداث خواهد شد.

توسعه شرقی کدام محدوده را پوشش می‌دهد؟

حدفاصل تقاطع بزرگراه شهید یاسینی و خیابان جشنواره تا پردیس مسافربری شرق

ویژگی پروژه: ایجاد هاب مسافری و توریستی در شرق تهران

امکان افتتاح تا پایان سال با یک ایستگاه گذری

باشار لطفی، مدیر اجرایی توسعه جنوبی خط ۲ متروی تهران: درصورت تامین بموقع منابع مالی، امکان بهره‌برداری از فاز اول توسعه شرقی خط ۲ تا پایان سال ۱۴۰۴ وجود دارد. در فاز اول همه ۴/۵کیلومتر مسیر و ایستگاه متروی پردیس مسافری شرق به بهره‌برداری می‌رسد، اما ایستگاه میانی به شکل گذری خواهد بود.

مترو و بی‌آر‌تی به پردیس مسافری شرق می‌رسد

حمیدرضا رحمانی، مدیرعامل سازمان مدیریت حمل‌ونقل بار و پایانه‌های مسافری شهر تهران: اتصال حمل‌ونقل درون‌شهری به حمل‌ونقل برون‌شهری در پردیس مسافری شرق دیده شده است. در همین رابطه ایستگاه مترو در داخل پایانه تعبیه شده است و خط ۲متروی از ایستگاه فرهنگسرا به پردیس مسافری شرق ادامه پیدا می‌کند. همچنین خط یک بی‌آر‌تی از سه‌راه تهرانپارس به محل پایانه جدید خواهد رسید. با توجه به اینکه انتقال از پایانه قدیم به جدید به تازگی انجام شده برای تسهیل تردد، یک‌سری بن به‌صورت چرخشی و رایگان درنظر گرفته شده تا مسافران را از محل پایانه شرق قدیم در سه‌راه تهرانپارس به پایانه جدید منتقل کند.

صفحه‌آرا: آرش شادمندی

جهان | محمد سرابی؛ روزنامه‌نگار

حمل‌ونقل عمومی در خدمت کتابخوان‌ها

نمایشگاه‌های سالانه کتاب رویدادهای بزرگی در شهرها هستند که رفت‌وآمدهای عادی شهرها را تحت‌تأثیر قرار می‌دهند. با وجود اینکه میزان کتابخوانی سنتی در سال‌های اخیر کاهش پیدا کرده و شبکه‌های اجتماعی به‌عنوان رقیب آن مطرح می‌شوند، اما برگزاری نمایشگاه کتاب همچنان گروه زیادی از شهروندان را به‌سوی خود جلب می‌کند. شهرداری‌های شهرهای مختلف جهان برنامه‌ریزی‌هایی برای این رویدادهای پرمخاطب انجام می‌دهند که مهم‌ترین قسمت آن اختصاص بخشی از شبکه حمل‌ونقل عمومی به مسافران علاقه‌مند به کتاب است.

اتوبوس‌های قاهره جدید

مصر

مدیریت شهری قاهره برای پنجاه‌وششمین نمایشگاه کتاب این شهر که ۲ماه قبل برگزار شد، خطوط اتوبوسرانی موقت ایجاد کرد. ۵۸دستگاه اتوبوس از خطوط دیگر شهری به این نمایشگاه اعزام شدند که با نصب نشانه «خدمات نمایشگاه کتاب» از خطوط عادی شهر جدا می‌شدند. این اتوبوس‌ها در ۷خط مشغول به‌کار بودند. نمایشگاه کتاب قاهره بزرگ‌ترین و قدیمی‌ترین نمایشگاه کتاب در خاورمیانه است که در سطح جهان پس از نمایشگاه کتاب فرانکفورت آلمان در رتبه دوم قرار دارد. سهم زیادی از کتاب‌هایی که هر سال در جهان به زبان عربی منتشر می‌شوند، چاپ مصر هستند.

نمایشگاه در شهر اقماری «قاهره جدید» قرار دارد که در سال ۲۰۰۰ از ترکیب چند منطقه حاشیه پایتخت مصر ساخته شد. رفت‌وآمد عمومی از این منطقه به شهر اصلی قاهره با اتوبوس انجام می‌شود. شهرداری از بازدیدکنندگان می‌خواهد که برای کاهش تجمع، بلیت‌های ورودی خود را به‌صورت غیرحضوری رزرو کنند.

نمایشگاه روی دریاچه نمک

هند

نمایشگاه کتاب کلکته در محله بیدهانگار برگزار می‌شود؛ جایی در سمت شرقی شهر که حدود ۷۰سال قبل براساس طرح توسعه شهری و روی یک دریاچه خشک شده نمک ساخته شد. بخشی از طرح توسعه شامل ایجاد خطوط مترو بود و اکنون می‌توان در مسیر شرقی غربی خطوط متروی شهر سفر کرد و در ایستگاه «سالت لیک» پیاده شد. از آنجا اتوبوس‌هایی مراجعان را به محل برگزاری نمایشگاه می‌برند. کسانی که اهل کلکته نیستند هم با قطار به این شهر می‌آیند و در ایستگاه بیدهانگار پیاده می‌شوند. استفاده از تاکسی‌های خصوصی و اینترنتی هزینه زیادی دارد و به همین دلیل شهرداری اتوبوس‌هایی را برای جابه‌جایی مسافران از ایستگاه قطار به نمایشگاه اختصاص داده است. نخستین دوره‌های نمایشگاه در پارک عمومی شهر برگزار می‌شد، اما از حدود ۳۰سال قبل به مکان جدید منتقل شد تا مراجعان بتوانند از شبکه حمل‌ونقل عمومی شهر استفاده کنند.

۵۰۰سال سابقه

آلمان

نمایشگاه کتاب فرانکفورت با ۵۰۰سال سابقه، قدیمی‌ترین و معتبرترین نمایشگاه کتاب است که از ابتدای اختراع دستگاه چاپ تاکنون برپا شده است. این نمایشگاه هر روز طول می‌کشد که ۲ روز انتهایی نمایشگاه برای بازدید عموم باز می‌شود. نمایشگاه در محدوده‌ای از شهر، به نام «همسه فرانکفورت» برگزار می‌شود که از ۸۰۰سال قبل محل تجمع بازرگانان بوده و اکنون نیز مرکز نمایشگاه‌های تجاری شهر است.

مجموعه‌ای از وسایل حمل‌ونقل عمومی شامل مترو، تراموا و اتوبوس امکان رفت‌وآمد به نمایشگاه را فراهم می‌کنند و در نزدیکی آن ایستگاه دارند. شهرداری برای کسانی که شرکت‌کننده رسمی هستند تخفیف‌هایی درنظر گرفته است و از آنجا که عده زیادی از مراجعان اهل کشورهای دیگر هستند اطلاع‌رسانی به زبان‌های گوناگون انجام می‌شود. مسیرهای ویژه‌ای برای سفر بین فرودگاه و هتل‌ها تا محل نمایشگاه هم تعریف شده است تا مخاطبان نمایشگاه بدون اینکه وارد ترافیک عادی شهر شوند به مقصد خود برسند.