پرونده یک؛

پروژه BRT کرج؛ آیا به اهداف اولیه خود دست یافته است؟



پیام آشنا- اتوبوس‌های تندرو حالا در خیابان‌های کرج به چشم می‌خورند. اما این تجربه برای شهروندان کرجی چگونه بوده است؟ آیا BRT کرج توانسته است به وعده‌های خود عمل کند؟ در این پرونده موارد زیست محیطی، اجتماعی، استفاده از اینفلوئنسرها برای تبلیغ پروژه‌های شهری و تجربه زیسته افراد را مورد بررسی قرار می‌دهیم و به بیان برخی از تجارب شهری جهانی در حوزه اتوبوس‌های تندرو به خصوص در کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقایی می‌پردازیم.

این پرونده در هفته‌های آتی نیز ادامه خواهد یافت تا به‌دور از حُبّ و بغض شخصی، موافقان و مخالفان نظرات و دیدگاه‌های خود را در خصوص پروژه‌های شهری بیان کنند. شهری که در آن تنها یک صدای واحد شنیده می‌شود؛ شهری که در آن انتقادها سرکوب می‌شوند و تنها نظرات موافق به رسمیت شناخته می‌شوند، به مرور زمان به باتلاقی از مشکلات تبدیل خواهد شد که روز به روز وضعیت اسفناک‌تری خواهد یافت.

چالش‌های اجرای BRT در کرج و راهکارهای بهبود آن

توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در قالب مدهای مختلف انجام می‌شود که یکی از آن‌ها مبتنی بر اتوبوس و مبتنی‌بوس به صورت متداول و مسیرهای تندرو اتوبوس و خطوط ویژه است که سرعت انتقل مسافر را بالا می‌برد.

بدیهی‌ست پروژه‌هایی مانند مترو و تراموا دارای هزینه‌های قابل توجه هستند و به‌عنوان پروژه‌های طولانی‌مدت تعریف می‌شوند. این در حالی است که سایر مدهای حمل‌ونقل هزینه‌ی کمتری برای راه‌اندازی در پی خواهند داشت و به دلیل نیاز به زیرساخت‌های سبک‌تر، تغییرات قابل انعطاف‌تری نیز در پی خواهند داشت. اولین نکته‌ای که در خصوص سیستم BRT در ترج به نظر می‌رسد باید به آن توجه ویژه شود این است که کرج شهری است که منطقه جمعیتی بزرگی را شامل می‌شود و مراجعه‌ی بالایی در طول روز از خود شهر کرج یا شهرهای اقماری پیرامونی دریافت می‌کند که به دلیل اتخاذ خدمات به این کلانشهر مراجعه می‌کنند. این رفت‌وآمدها سبب ایجاد عبور و مرور سنگین در سطح شهر می‌شود. دومین نکته مهم در اجرای سیستم BRT این است که شهر کرج متشکل از چند هسته‌ی جمعیتی است که طی ۳۰ سال گذشته تجمیع شده‌اند و کلانشهر کرج را به وجود آورده‌اند. مانند هسته مهرشهر، گوهردشت و باغستان. هسته‌ی مرکزی یا حتی هسته‌ی شهری مانند فردیس.

موضوع اصلی این است که در واقع کرج باید یک شهر چند هسته‌ای باشد و مراودات عبور و مروری بین هسته‌ها سبب ایجاد رفت و آمد نباشد. اما به دلیل عدم‌وجود امکانات و خدمات به اندازه کافی در این هسته‌ها تداخل‌های عبور و مروری طی سال‌های اخیر بسیار زیاد شده است.

حل راه‌حله به اجرای پروژه BRT در شهر کرج به این پروژه و زیرساخت‌های آن می‌پردازیم.

یکی از محورهای اصلی که حداقل، نه کاهش را به هم نزدیک می‌کند خیابان شهید بهشتی است که طولانی‌ترین خیابان شهر و متصل کننده شرقی‌ترین و غربی‌ترین نقاط کرج است و عمده عبور و مرور شهری به دلیل جمع‌کنندگی این خیابان در این محور صورت می‌پذیرد. همچنین به دلیل خدمات متعدد در حاشیه خیابان، رفت‌وآمد و مراجعات شهروندان بسیار زیاد است. سال‌هاست تقاطعی از این محور به دلیل گره‌های ترافیکی موجب کاهش یا کند شدن تردد خودروها شده و گاه با ترافیک قابل توجه از میدان کرج تا خیابان شهید بهشتی مواجه می‌شود. گاهی در مواقع پیک تردد، عبور از یک مسیر هفت، هشت دقیقه‌ای تا چهل دقیقه نیز طول می‌کشد.

از طرفی اتصال مراکز کمیر خودرو با مراکز پرخودرو در این شاهراه ارتباطی نیز حائز اهمیت است که لزوم بهره‌گیری از مدهای مختلف حمل‌ونقلی در این مسیر را نمایان می‌کند. هرچند قسمتی از پروژه، بزرگ خط ۲ مترو کرج از چهارراه طالقانی تا میدان جمارک راه‌اندازی شده است که البته کارایی بالایی ندارد و تکمیل آن نیازمند تخصیص منابع بسیار زیادی است به این ترتیب به نظر می‌رسد خیابان شهید بهشتی گزینه مناسبی برای اجرای پروژه BRT بوده‌است.

تجربه شخصی من از چند بهره‌برداری و استفاده‌کننده نیز به پروژه BRT، رضایت‌بخش بوده است. در طول هفته از چهارراه طالقانی تا سر دهقان‌ویلای دوم، چند مرتبه تردد داریم که پس از استفاده از BRT، فضای بهداشتی، خنک و سرعت خوب اتوبوس برایم مناسب بود.

اما این تجربه در حمل‌ونقل حمارک و دانشگاه برایم بسیار متفاوت بود. چرا که مدت زمان ترافیک به دلیل کاهش عرض خیابان و حذف یک لاین ترافیکی و حجم بالای تردد خودروها، افزایش می‌یابد که تجربه ناخوشایندی ایجاد می‌کند.

این در حالی است که اکثر خودروهای مجاور تک‌سرنشین یا دو سرنشین هستند. این موضوع از این منظر مهم است که قاعدتا تعداد مسافرانی که در یک اتوبوس سوار می‌شوند ۳۰ تا ۴۰ نفر است که حدود ۱۷ تا ۱۸ دستگاه خودرو را شامل می‌شود. به نظر می‌رسد شاید عدالانه باشد اگر یک خط ویژه برای این افراد نیز به وجود بیاید تا به مرور با تکمیل خطوط و کاهش زمان سفر، بتوان از این نوع‌گان در این مسیر نیز بهره برد.

با این تفاسیر باید گفت که با تکمیل این پروژه و اجرای آن در مسیری که گفته شد، بار ترافیکی خیابان شهید بهشتی به طور چشمگیری کاهش می‌یابد و شاهد تراکم نخواهیم بود.

نکاتی از BRT نیز به نوعی از بین می‌روند. علاوه بر این، هزینه‌های سربار مردم نیز کم می‌شود و زمان سفر آن‌ها نیز به شدت کاهش می‌یابد.

همچنین می‌توان برای حل مشکل ترافیک در این مسیر از راهکارهای دیگری نیز بهره برد. یکی از این راهکارها اجرای پروژه‌ای است که بتوانیم به مرور زمان، ترافیک میدان دانشگاه را به بلوارهای خوارزمی و ماهان وسپس به سمت بالادست هدایت کنیم که در این صورت بار ترافیکی خیابان شهید بهشتی به طور قابل توجهی کم می‌شود و ترافیک قابل قبولی ایجاد خواهد شد. در کل باید بگویم که من طرفدار سرمایه‌گذاری مدیریت شهری در حوزه حمل و نقل عمومی هستم و به نقش کاهش ترافیک شهری و تسهیل عبور و مرور به‌اجرای جنین پروژه‌هایی اعتقاد دارم.

هرچند معتقدم اجرای هر پروژه‌ای در ابتدا با چالش‌هایی همراه است. اما با گذشت زمان و رفع نواقص اولیه، می‌توان به نتایج مطلوب دست یافت. برای مثال، افزایش تعداد اتوبوس‌ها تا کاهش زمان انتظار و بهبود ایمنی می‌تواند به افزایش رضایت شهروندان منجر شود. در شهرهای بزرگ مانند تهران، حتی در خطوط مترو نیز شاهد حجم بالای ترافیک هستیم. بنابراین، سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل عمومی و توسعه سیستم‌هایی مانند مترو، اتوبوس و ترامواهری ضروری به‌نظر می‌رسد. برای اینکه شهرها خواهد بود چرا که این اتفاق می‌تواند عدالت اجتماعی را در شهر برقرار کرده و زمان از دست رفته شهروندان در ترافیک را جبران کند. اما متأسفانه، گاهی شهرداری‌ها، منابع مالی قابل توجهی را در بخش‌های دیگر سرمایه‌گذاری می‌کنند، در حالی که این منابع می‌توانند برای بهبود سیستم حمل و نقل عمومی استفاده شوند و عدالت اجتماعی را در شهرها با جمعیت رو به رشد و زیرساخت‌های اندک، با ناکامی برقرار کنند.

عباس زارع
فعال محیط زیست و مدیریت شهری

چند پرسش از مسئولان در خصوص پروژه BRT کرج

شهرها در دنیا، قراردادهای متعددی را طی کرده‌اند تا در سلسه مراتب شهری قرار گیرند. امروزه بسیاری از شهرها از مرحله مترو بی‌اسی به مکانیابی رسیده‌اند و تجارب فراوانی را کسب کرده‌اند.

از جمله تجارب شهرها موضوع از هم‌گسیختگی است که از ویژگی‌های آن می توان فقدان سرزندگی شهری، بزرگ شدن ناهنجار و بدون برنامه و اگلیک را نام برد. یعنی طرح‌های توسعه شهری، ناکارآمد و بی‌قاعده بوده‌اند و فاصله زیاد محل کار و زندگی و تحمیل سفرهای طولانی روزانه بافت شهر سرزندگی شهری و شادابی و نشاط بسیار کم شود.

امروز مردمان شهرها کمتر از نقلی محل خرید می‌کنند. بازارهای محلی کم رونق شده. احساس تعلق خاطر کم و بیانه‌روی معنی ندارد. در خیابان‌ها و کوچه‌ها خاطرات تجدید نمی‌شود و همه چیز درنتاسلط خودرو است. راه‌های بزرگ طبیعت شهرها را چند پاره کرده، پیچیدگی فعالیت‌ها و رفتارها در کلانشهرها به صورت مستمر رو به فزونی است و همواره مشکلات جدیدی را پیش روی مدیران شهری قرار می‌دهد و پدیده دو قطبی شدن شهرها را تشدید می‌کند. همواره شکاف بین شمال و جنوب، شهر بیشتر می‌شود.

اجرای پروژه BRT علاوه بر تسهیلگری در آمد و شد های شهری نقش مهمی در ایجاد عدالت شهری و جریان یافتن زندگی روزمره دارد و بستری است برای تجارب متنوع و به پا مدنی در شهرها هر چند به ظاهر محدودیت‌هایی در تردد دارد لکن در اصل وبه شرط اجرای صحیح اجزای شبکه بسیار وسیع خدمات یکپارچگی و تنوع و سرزندگی را بوجود می‌آورد و از سلطه‌ورگی شبکه راه‌ها جلوگیری می‌کند.

همان‌طور که عناصر شهری به جای تفرقه به اختلاط نیاز دارند معابر و مراکز شهرها نیز درجهت منافع افراد نیستند بلکه مصلحت اجتماعی را باید رعایت کنند.

BRT خیابان‌های شهر را دچوکرانیک و سرزنده و نگه می‌دارد. نقش عظیمی در اقتصاد شهری و بوم‌شناختی و هویت شهری دارد. خیابان‌های زشت و شلوغ را دوست‌نداشتنی و محل تجدید خاطرات می‌کند. مراکزی خاصیت شهری را تبدیل به عناصر موثر در اقتصاد شهری می‌نماید و اصولا هویت جدیدی به شهر می‌دهند.

به طور خلاصه اجرای صحیح BRT مجموعه کاملی از تسهیلات، خدمات، مطلوبیت‌های اجتماعی و اقتصادی می‌تواند به همراه داشته باشد. به شرط آن که عناصر اصلی ساختار این سیستم حمل ونقلی از جمله مسیر صحیح و اثرگذار حرکت ایستگاه‌ها و مراکز توقف و جابه‌جایی صحیح اتوبوس‌ها، نحوه برداشت کرایه و میزان آن، سرویس‌های خدماتی و یکپارچگی‌های آن‌ها به طور جامع و صحیح طراحی و اجرا شده باشد.

در این صورت علاوه بر نتایج مطلوب برشمرده در فوق نقش بسزایی در کاهش آلودگی حمل و نقل و رفاه و ایجاد حس تعلق شهروندان خواهد داشت.

با تاکید بر ضرورت‌های پیش گفته به نظر می رسد مسئولان شهری کرج پروژه جامع وبکپارچه سیستم BRT را

۱- اطلاع دقیق زمانبندی پروژه به اطلاع عموم برسد.

۲- اجرای پروژه در کلانشهر دیگری چون کرج با توجه به بافت و ساخت شهرسازی و نحوه تجمیع مراکز شهری با توجه به هویت شهرهایی مثل مهرشهر، گوهردشت و کرج در گذشته و سرانه‌های شهری فعلی و شکل گیری و استقرار مراکز خدماتی در سال‌های دور گذشته به صورت مرحله‌بندی کاری است بسیار سخت که ضرورت دارد که لااقل نتایج مطالعات میدانی و مقصد/گیزه سفرهای شهری که البته به هنگام باشد جهت اطلاع شهروندان منتشر گردد.

۳- یکی از ضرورت‌های BRT کرج با توجه به ساختار شبکه راه‌ها، به کارگیری تعداد کافی اتوبوس و اتصال سر قافله مناسب در هر یک از خطوط با توجه به مطالعات و مستندات موجود و آینده‌نگری لازم است.

۴- ایجاد آیینی تردد شهروندان از نکات مهم پروژه است که به نظر نمی‌رسد نصب علائم و هشدارهنده‌های کافی اموری باشد که بتواند به صورت مرحله‌بندی به اجرا آید.

۵- باتوجه به پیشرو شدن همزمان سیستم حمل ونقل زمینی و BRT به نظر می‌رسد که مدیریت شهری کرج مطالعات هزینه قایده تحت‌پوشش اعتبارات دو پروژه جهت اطلاع شهروندان منتشر نماید.

محسن مرادی
پژوهشگر دیریت شهری

استفاده از اینفلوئنسرها در معرفی پروژه‌های شهری؛ شمشیر دولبه لایک و ویو تنها معیار موفقیت یک کمپین نیست



پس از حوالی ایجاد شده در پی تبلیغ BRT کرج توسط یک بالگر اینستاگرامی کرجی و عذرخواهی رئیس شورای شهر و عدم پذیرش مسئولیت توسط شهردار، ضرورت بررسی دقیق‌تر تأثیر فضای مجازی و استفاده از اینفلوئنسرها در معرفی پروژه‌های شهری بیش از پیش احساس می‌شود.

این رویداد، زنگ خطری برای مدیران شهری و برنامه‌ریزان تبلیغاتی است تا با دقت بیشتری به انتخاب و همکاری با اینفلوئنسرها بپردازند. چرا هرچند انتقاد اصلی به اینفلوئنسر مذکور وارد نیست، بلکه مسئله اصلی این است که چرا برای معرفی پروژه‌های شهری از طیف گسترده‌تری از اینفلوئنسرها با توجه به حوزه کاری و تخصصشان استفاده نمی‌شود.

در مورد کلانشهر کرج، به نظر می‌رسد که تا کنون تجربه‌های موفقی از استفاده از اینفلوئنسرها در تبلیغات شهری نداشته‌ایم. این موضوع نشان می‌دهد که هنوز نیاز به آموزش و ارتقای دانش در این زمینه وجود دارد. امیدواریم که مسئولان شهری در آینده با دقت بیشتری به این موضوع توجه کنند و از این ابزار برای توسعه شهر استفاده کنند.

در دنیای امروز، اینفلوئنسرها در حوزه‌های مختلفی فعالیت می‌کنند و هر کدام از آن‌ها به گروه خاصی از مخاطبان دسترسی دارند و به این اساس می‌توان آن‌ها را این‌گونه طبقه‌بندی کرد:

اینفلوئنسرهای عمومی: این افراد معمولاً تعداد فالوئر بسیار زیادی دارند و در حوزه‌های مختلفی فعالیت می‌کنند.

میکرو اینفلوئنسرها: این افراد تعداد فالوئر کمتری نسبت به اینفلوئنسرهای عمومی دارند اما تعامل بیشتری با مخاطبان خود دارند.

نانو اینفلوئنسرها: این افراد تعداد فالوئر بسیار کمی دارند اما در حوزه خاصی تخصص دارند و به دلیل نزدیکی با مخاطبان خود، تأثیر گذاری بالایی دارند.

برای معرفی پروژه‌های شهری بهتر است از ترکیب اینفلوئنسرهای مختلف استفاده شود. به طور مثال، بلاگرهای محلی این افراد با شهر و فرهنگ آن آشنایی کامل دارند و می‌توانند به خوبی با مخاطبان محلی از تباط برقرار کنند. اینفلوئنسرهای حوزه شهرسازی و معماری نیز به دلیل دانش و علاقه‌مندی خود به حوزه شهری می‌توانند به خوبی مزایای پروژه را به مخاطبان منتقل کنند. یا حتی اینفلوئنسرهای حوزه محیط زیست که اگر پروژه شهری دارای جنبه‌های زیست‌محیطی باشد، استفاده از آن‌ها می‌تواند بسیار موثر باشد.

نمونه شکست‌خورده استفاده از اینفلوئنسرها در معرفی پروژه‌های شهری

یکی از مواردی که استفاده از اینفلوئنسرهای فضای مجازی برای تبلیغات پروژه‌های شهری با شکست مواجه شد مربوط به استرالیا در سال ۲۰۱۸ است. به این ترتیب که دولت تصمیم گرفت از اینفلوئنسرهای رسانه‌های اجتماعی که در ازای تبلیغ هزینه دریافت می‌کنند در هیچ کمپین تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی این نهاد استفاده نشود. چرا که دولت معتقد بود استفاده از اینفلوئنسرهای رسانه‌های اجتماعی می‌تواند ترغیبی کمپین‌های پروژه‌های شهری را تضعیف کند.

مصنوعیت تبلیغ و آگهی دادن به اینفلوئنسرها پس از افشای هزینه بیش از ۶۰۰ هزار دلار پول مالیات‌دهندگان در کمتر از دو سال و اعتراض گسترده مردم رخ داد. این کمپین شامل انتشار عکس‌های تناسب اندام توسط اینفلوئنسرهای رسانه‌های اجتماعی در تبلیغات برای بخش بهداشت دولت بود.

"آلیاس گی دیتگر"، مدیر عامل گروه The Remarkables Group، نیز با این نظر موافق بود و ممنوعیت دولت را نشانه‌ای از "رشد و بلوغ صنعت اینفلوئنسرها" می‌دانست. گی دیتگر می‌گفت "دولت در ابتدا هنگام کار با اینفلوئنسرها مرتکب یک خطای اساسی شد، زیرا تحقیقات و بررسی‌های لازم را انجام نداد و تنها به دنبال محتوای جذاب در مقیاس بزرگ بود."

اثربخشی به هر قیمت؟

یکی از دلایلی که انجام این تحقیق، همکاری با هر اینفلوئنسر بر اساس نقاط قوت آن‌ها است که باعث افزایش بودجه و بازده سرمایه‌گذاری می‌شود. اینفلوئنسرها در مهارت‌ها، کانال‌ها و غیره متخصص به فرد هستند. مانند همه کانال‌های رسانه‌ای و نشارن، آن‌ها ویژگی‌های خاص خود را دارند و بنابراین نیاز به یک رویکرد سفارشی دارند.

موافقان تصمیم دولت می‌گویند که هنگامی که اینفلوئنسرها از طریق یک فرآیند بررسی دقیق انتخاب می‌شوند، به دلیل ارتباط محتوایی، اصالت و کیفیت مخاطبان خود، هم با مجموعه‌های کامل از بررسی‌های ایمنی برنده، به طور قابل توجهی اثربخش‌تر می‌شوند و صرفا دیده‌شدن و افزایش لایک و ویو، نشانه موفق بودن کمپین نخواهند بود. چرا که تبلیغات منفی هم می‌توانند گسترده‌گی بالا داشته باشند، اما باز هم؛ مثبت برگشتن از یک کمپین با نتایج بسیار پیچیده‌تر است.

"آرون بروکس"، یکی از بنیانگذاران پلتفرم بازاریابی اینفلوئنسر Vamp، می‌گوید که اینفلوئنسرها می‌توانند به طور قطع اثربخشی یک کمپین را تضعیف کنند اگر کسب‌وکاری که تصمیم به استفاده از اینفلوئنسرها گرفته است، تحقیقات لازم را انجام ندهد.

"باید هنگام انتخاب سفیران، برندها و سازمان‌ها مراقب باشند که فرد مناسب را انتخاب کرده و تحقیقات لازم را انجام دهند. به این ترتیب ما همیشه یک پلتفرم را با دقت انتخاب کرده‌ایم تا به تولیم اطمینان حاصل کنیم که اینفلوئنسرهای ما می‌توانند فقط ارزش را به کمپین‌های مشتریان ما بیافزایند."

با این حال، بروکس می‌گوید بازاریابان و برندها نباید به دلیل اینکه برای یک سازمان شهری نتیجه نداده است، از استفاده از اینفلوئنسرها منصرف شوند. چرا که هنگامی که بازاریابی تبلیغاتی پروژه‌های شهری به خوبی انجام شود و انتخاب سلبریتی یا اینفلوئنسر بر اساس حرکه‌گرایی و کیفیت محتوای آن‌ها نه بر اساس تعداد فالوئرهایی که دارند، باشد، اصالت و تعامل شگفت‌انگیزی به کمپین تزریق می‌شود.

در نهایت، برای انتخاب یک اینفلوئنسر مناسب باید به موارد زیر توجه کرد.

همخوانی با ارزش‌های برند: اینفلوئنسر انتخاب شده باید ارزش‌ها و هویت برند را به خوبی نمایش دهد.

تعامل با مخاطبان: اینفلوئنسر باید تعامل خوبی با مخاطبان خود داشته باشد و بتواند به سوالات آن‌ها به خوبی پاسخ دهد.

صداقت و اعتبار: اینفلوئنسر باید قابل اعتماد باشد و به عنوان یک منبع معتبر شناخته شود.

تناسب با بودجه: هزینه همکاری با اینفلوئنسرها متفاوت است و باید با توجه به بودجه پروژه با اینفلوئنسر مناسب انتخاب شود.

در نهایت، استفاده از اینفلوئنسرها در تبلیغات پروژه‌های شهری یک ابزار قدرتمند است که می‌تواند هم مزایا و هم معایبی داشته باشد. موفقیت این روش به عوامل مختلفی از جمله انتخاب اینفلوئنسر مناسب، نوع پروژه و نحوه اجرای کمپین بستگی دارد.

استفاده از اینفلوئنسرها و سلبریتی‌ها در تبلیغات شهری می‌تواند یک فرصت طلایی باشد یا به یک تهدید جدی تبدیل شود. اگر این کار به‌صورت حرفه‌ای و با هدف‌گذاری دقیق انجام شود، می‌تواند بازخورد بسیار مثبت داشته باشد و به شهروندان کمک کند تا بهتر با پروژه‌های شهری آشنا شوند. در این صورت مسئولان شهری می‌توانند با اطمینان از این روش تبلیغاتی حمایت کنند و آن را به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری برای توسعه شهر تلقی کنند.

اما متأسفانه، در برخی موارد، استفاده از اینفلوئنسرها به‌درستی انجام نمی‌شود. انتخاب افراد نامناسب، کمپین‌های ضعیف و عدم ارزیابی دقیق نتایج می‌تواند به جای جذب مخاطب، باعث ایجاد نارضایتی و کاهش اعتماد عمومی شود. در چنین شرایطی، مسئولان شهری ترجیح می‌دهند مسئولیت شکست کمپین را نپذیرند و این موضوع باعث می‌شود که اعتماد مردم به آن‌ها بیشتر از قبل کاهش یابد.

ما معتقد استفاده از اینفلوئنسرها نیستیم، اما معتقدیم که باید با دقت و برنامه‌ریزی دقیق انجام شود. انتخاب اینفلوئنسر باید بر اساس موضوع کمپین، مخاطب هدف و اهداف تبلیغاتی صورت گیرد. همچنین، باید توجه داشت که تعداد لایک و ویو تنها معیار موفقیت یک کمپین نیست و باید اثرات بلندمدت آن را نیز مد نظر قرار داد.

در کل، استفاده از اینفلوئنسرها در تبلیغات شهری می‌تواند یک ابزار بسیار قدرتمند باشد، اما به شرطی که به‌درستی از آن استفاده شود. اگر این کار به‌صورت حرفه‌ای و با هدف‌گذاری صحیح انجام نشود، نه تنها به شهر و شهروندان سودی نخواهد رساند، بلکه می‌تواند به اعتبار مسئولان شهری نیز آسیب جدی وارد کند.

نسترن کیوان‌پور
روزنامه‌نگار

چرا BRT یک راه‌حل کلیدی برای ترافیک در خاورمیانه و شمال آفریقا است



این منطقه با چالش قابل توجه ترافیک روبرو است. در واقع، اثرات جانبی ترافیک نامطلوب می‌تواند شدید باشد. طبق گفته کمال السویني از Rabbit Mobility، رئیک ایرانو میکرومبیل مستقر در قاهره، زمانی که مصری‌ها در ترافیک می گذرند ۱۲٪ از درآمد بالقوه آن‌ها را می‌دهد.

با توجه به این موضوع، با گسترش مناطق شهری، نیاز به راه‌حل‌های کاهش ترافیکی موثر و پایدار بیش از پیش حیاتی می‌شود. برای حل این مشکل در منطقه خاورمیانه و آفریقای شمالی، دو پلامتر برجسته می‌شود: سیستم حمل‌ونقل سریع اتوبوسی (BRT) و اتوبوس‌های برقی.

سیستم‌های BRT به دلیل خطوط اختصاصی و زیرساخت‌های منحصربه‌فرد، یک سرویس کارآمد ارائه می‌دهد و حمل‌ونقل عمومی را در شهرهای سراسر جهان متحول می‌کند. به عنوان مثال، در بوگوتا، کلمبیا، اتوبوس‌های BRT دارای سرعت متوسط ۲۴ کیلومتر در ساعت هستند که ۱۰ کیلومتر در ساعت سریع‌تر از اتوبوس‌های شهری است. هرچند در خاورمیانه و شمال آفریقا BRT هنوز به‌طور گسترده مستقر نشده است، اما با توجه به اینکه مسئولان می‌دانند BRT فرصتی برای سامانه‌سازی سفرهای شهری، کاهش تأخیرها و بهبود تجربه کلی مسافران ارائه می‌دهد، به این موضوع معطوف شده‌اند.

BloombergNEF تخمین می‌زند که اتوبوس‌های برقی تا سال ۲۰۳۲ به سهم بازار جهانی ۵۰ درصد خواهند رسید و از همه انواع دیگر وسایل نقلیه برقی بیشتی خواهند گرفت. این اتوبوس‌ها نه‌تنها دوست‌دار محیط زیست هستند و انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلودگی را کاهش می‌دهند، بلکه به شدت به کاهش ترافیک شهر کمک می‌کنند.

عمان، دارای بزرگ‌ترین شبکه BRT در منطقه خاورمیانه و آفریقای شمالی

عمان، ارمن، هاسلمور در حال گزارش حمل‌ونقل MENA سال ۲۰۲۱ UITP برجسته شده‌است دارای یکی از بزرگ‌ترین شبکه‌های BRT منطقه با طول حدود ۱۷ کیلومتر است. علاوه بر این، عمان دارای بالاترین میزان مسافرگیری اتوبوس در منطقه با ۲۳۱ میلیون مسافر سالانه است که مشابه سطوح دیده شده در برلین است.

این گفته‌ها ساخت یک شبکه BRT فقط یک بخش از بازار حمل‌ونقل عمومی است. در واقع، BRT و اتوبوس‌های برقی زمانی بهترین عملکرد را دارند که بخشی از یک استراتژی گسترده‌تر و یک شبکه حمل‌ونقل عمومی یکپارچه باشند.

در عمان، برنامه اصلی حمل‌ونقل در سال ۲۰۱۰ راه‌اندازی شد و بلافاصله سهم حمل‌ونقل عمومی را از ۱۳٪ به ۴۰٪ تا سال ۲۰۲۵ افزایش دهد. BRT سراسر اتجام در ژوئیه ۲۰۲۱ راه‌اندازی شد و سریعا به صورت میانگین روزانه ۱۰۰۰۰ مسافر را جذب کرد و اکنون این سیستم در حال افزایش به ظرفیت نهایی هدف ۳۱۵۰۰۰ مسافر در روز است. اگرچه این هدف نیاز به سرمایه‌گذاری بالا دارد، یعنی تغییر مسیر متحرک، کردن ترافیک، علاوه بر اینکه تونل‌ها و پل‌ها و همچنین اصال جریمه‌ها و قوانین ترافیک برای اطمینان از جداسازی صحیح ترافیک از سایر مدهای حمل‌ونقل این پروژه بیشتگام در منطقه می‌توانند به‌عنوان یک مطالعه موردی مناسب برای سایر مقدمات و مسئولانی که قصد دارند سیستم‌های BRT را در منطقه MENA اجرا کنند، استفاده شود.

آینده حمل‌ونقل عمومی در منطقه MENA در گرو داستان زیرساخت و فناوری نیست. این روایتی از توانمندسازی جوامع و پیشبرد شهرها است.

BRT اولین بار چه زمانی مطرح شد؟

BRT یک مفهوم جدید نیست

برای اولین بار در سال ۱۹۳۷ به‌عنوان بخشی از برنامه حمل‌ونقل شیکاگو (که خواستار تبدیل خطوط حمل‌ونقل سریع ریلی به عملیات اتوبوس اکسپرس بود) معرفی شد. ارتقای مسیرهای اتوبوس در کوریتیبا (برزیل) به سمت یک سیستم BRT مدرن در دهه ۱۹۷۰ اغلب به‌عنوان مرجعی که منجر به پذیرش نهایی این مفهوم در سطح جهانی شد، بیان می‌شود.

در آغاز قرن ۲۱، بیست و پنج شهر در سطح جهانی سیستم‌های BRT را اجرا کرده بودند. تا سال ۲۰۲۲، در سراسر جهان ۱۹۱ شهر دارای سیستم‌های BRT فعال داشتند با ۷۴ BRT که در ۱۰ سال گذشته افتتاح شده‌اند.

و BRT همچنان نوآوری می‌کند در سال‌های اخیر، سیستم‌های BRT در سراسر جهان به‌طور قرارنده‌ای اتوبوس‌های بدون انتشار مواد آلاینده را به چرخه حمل‌ونقل وارد کرده‌اند و خدمات مدرن و باکیفیت را برای شهروندان در کنار مزایای مهم زیست‌محیطی و پایداری ایجاد کرده‌اند.

مترجم: نیا وفا رکیوان‌پور

منبع: مقالات مربوط به اتوبوس‌های برقی در سایت www.uitp.org سال ۲۰۲۴





