

از لزوم رعایت عدالت در اختصاص اتوبوس‌های جدید تا توسعه جغرافیایی خدمات

سپهرغرب، گروه شهر – عباس سربشی: اگرچه فرانسسوی‌ها مدعی هستند که ایده ساخت اتوبوس متعلق به آنهاست و این وسیله را در سال ۱۸۲۶ برای اولین بار در جهان روانه خیابانها کرده اند با این حال اما انگلیسی‌ها نیز اصرار دارند که ابداع این وسیله نقلیه عمومی فکر آنها بوده و اصطلاحا خواستگاهی انگلیسی دارد حالا اما ماسوای اینکه ادعای کدام کشور درست و صحیح است اما امروزه دیگر اتوبوس‌ها به‌عنوان مهمترین و در عین حال پر تعدادترین وسیله حمل و نقل شهری برای خود اسم و رسمی پیدا کرده و ده‌ها میلیون دستگاه از آن‌ها در اشکال و انواع مختلف در حالی جابجایی مردم در اقضا نقاط جهان هستند.

گو اینکه بر اساس مستندات تاریخی نخستین اتوبوس هم حدود یکصد و اندی سال قبل توسط یک تاجر بلژیکی از راه پاکو-انزلی وارد ایران شده و با استقبالی که مردم از این وسیله نشان دادند بعدها تعداد اتوبوس‌های وارداتی رو به افزایش نهاد اما از اواسط دهه ۱۳۳۰ خودروسازی ایران ابتدا با مونتاژ خودروهای خارجی و سپس با بومی کردن محصولات کشورهای دیگر صاحب صنعت خودروسازی شد و حسب ظاهر شرکت شهاب‌خودرو یا لیلاند‌موتور سابق در سال ۱۳۴۳ با هدف تولید انواع کامیون، اتوبوس و کامیونت تأسیس و اقدام به تولید انواع اتوبوس ایرانی نمود.

حالا پس از گذشت یک قرن نه فقط شاهد حضور چشمگیر این وسائل نقلیه جمعی در سطح خیابان‌ها بوده بسیاری از مس‌ا نیز به‌صورت دائمی از این محصولات در حال استفاده هستیم بلکه به اذعان برخی کارشناسان حالا دیگر صنایع خودروسازی ما هم دارای اسم و رسمی درحوزه تولید وسایل نقلیه جمعی شده و حتی می‌تواند علاوه بر تامین نیازهای داخلی تا مرز صادرات نیز پیش رود.

در این خصوص کارشناسان معتقدند که با توجه به موضوعاتی از قبیل افزایش ترافیک و قیمت سوخت،کاهش فقدان توجیه اقتصادی در خصوص استفاده از خودروی شخصی؛ نبود جای پارک و.. استفاده از وسایل نقلیه عمومی به‌جای تردد با خودروی شهری به‌خصوص در شهرهای بزرگ توصیه‌ای است که مسئولان در همه دوره‌ها به مردم کرده‌اند. اما متأسفانه به دلایل مختلف از کمبود وسائل نقلیه عمومی گرفته تا افزایش تعداد استفاده کنندگان و کندی حرکت آن وسایل و یا نبود زیرساخت‌های لازم و کافی در این حوزه باعث شده تا این توصیه‌های مهم نیز بیشتر در حد یک درخواست باقی بماند.

گو اینکه وضعیت داخلی و کیفیت وسائل نقلیه عمومی و به‌خصوص اتوبوس‌های موجود نیز چه از حیث قیمت یا کیفیت حرف و حدیث‌ها زیادی را به دنبال دارد که مزید براین علت شده و نباید از آنها غافل شد.

اتوبوس، نیازی رو به تزاید...

حالا اما با افزایش جمعیت شهر همدان و حومه آن مسئولان و مدیران اجرایی نیز به این نتیجه رسیده‌اند که تعداد اتوبوس‌های موجود نیزدیگر آن گونه که باید و شاید جوابگوی استفاده‌کنندگان نیستند. دلیل براینکه روزانه هزاران نفر در شهر تردد می‌کنند که به دلیل ایمنی و اطمینان و یا صرفه اقتصادی نسبت به تاکسی و آژانس تمایل دارند تا با استفاده از این وسیله اقدام به جابجایی و حضور در محل کار و زندگی خود کنند

اینکه در این خصوص مدیران اجرایی نیز با تصریح براینکه در حال حاضر رقمی معادل با ۱۰۳ دستگاه اتوبوس در بخش خصوصی و ۹۷ دستگاه در بخش دولتی کار جابجایی مسافران درون شهری همدان را برعهده دارند تأیید می‌کنند که باتوجه به رشد جمعیت شهر ناوگان حمل و نقل درون شهری دیگر جوابگوی نیاز همشهریان نیست و برای رسیدن به حد قابل قبول این بخش نیازمند ۳۵۰ دستگاه اتوبوس در گردش و فعال است

ایسن بدان معناست که با توجه به تبعات و مشکلات آتی مسئولان باید ضمن تلاش در راستای تأمین اعتبارات لازم جهت خرید اتوبوس‌های جدید و نوسازی ناوگان اتوبوسرانی در آینده نه چندان دور به صورت ویژه به فکر تجهیز و تعمیر اتوبوس‌های فعلی هم باشند چرا که در حال حاضر و متاثر از کارکردهای طولانی مدت تعداد زیادی از آنها به سرعت در حال فرسودگی و تخریب بوده و متعاقبا

نیز به تعمیرهای دائمی هستند برسی‌ها نشان می‌دهد که در طی این سال‌ها، مدیریت اجرایی استان همدان برای خرید هر دستگاه اتوبوس تا چند صد میلیون تومان هزینه کرده است گو اینکه، همه اتوبوس‌های خریداری شده نیز عمدتا تولید داخل و محصول شرکت‌های خودروسازی ایران هستند که رونق چرخه سفارش‌دهی و تولید این محصولات می‌تواند چرخه اقتصادی صنعت خودروسازی را فعال‌تر و جوانان بیشتری را مشغول به کار کند.

با این حال به دلیل وجود تخریم‌ها و تورم عمومی این قیمت‌ها نیز ناخواسته رو به افزایش نهاده و به نوعی مدیریت شهری را جهت نیل به این مقصود (نوسازی ناوگان درون شهری) با مشکلات جدی مواجه ساخته مضاف براینکه داستان تعمیر و تامین قطعات بدکی و لاستیک این وسائل بزرگ هم روایتی دارد که با توجه به بحث تورم و تخریم حالتی نگران کننده تر از قبل به خود گرفته است.

البته تامین این اعتبارات و بودجه‌ها نیز مستلزم تلاشی مددانه از سوی مسئولان است نخستین منبع درآمدی برای خرید ناوگان حمل‌ونقل شهری، پیرانه دولتی است که آن نیز بایدند از محل‌هایی چون مالیات، صرفه‌جویی مصرف سوخت حاصل شود؛ اما به‌نظر می‌رسد دولت در این حوزه و از سال‌ها قبل به شهرداری‌ها بدبکار است گو اینکه دومین منبع درآمدی خرید اتوبوس نیز درآمدهای شهرداری‌هاست که باید صرف نوسازی و توسعه حمل‌ونقل درون شهری شود.

شهرنشینی؛ متهم شیوع کرونا

به‌راحتی وارد چرخه زندگی انسان‌ها شد. صرف‌نظر از تأثیر انجام ندادن مراقبت‌های بهداشتی شخصی، شیوع این ویروس به‌علت موقعیت مکانی ووهان نیز سرعت بیشتری گرفت، چراکه در بحث حمل‌ونقل و ارتباطات بین‌المللی این شهر جایگاه ویژه‌ای در چین دارد.

در سال ۲۰۰۳، سارس شهرهایی نظیر پکن، هنگ‌کنگ، توتو و سنگاپور را به‌طور جدی تحت تأثیر قرار داد. بیماری کووید ۱۹ که اکنون همه آن را با نام کلی کرونا می‌شناسند، شهرهای مختلف جهان را در چند قاره درگیر کرده است و علت این شیوع گسترده چیزی جز توسعه زندگی شهری و تنوع، سرعت بالا و پیشرفتگی سیستم حمل‌ونقل جهانی نیست. برای مثال پخش این ویروس در آلمان که فرستگه‌ها با چین فاصله دارد، تنها با برگزاری یک کارگاه آموزشی در یک شرکت آلمانی در شهر باورایا با حضور یک چینی ناقل شروع شد، به همین سادگی! تنها یک پرواز توانست سلامت یک کشور را به خطر بیندازد.

تراکم جمعیت و ارتباط پیچیده سیستم‌های حمل‌ونقل محصول شهرنشینی است، اما نکته این



حالا این تصور به وجود می‌آید که اگر این موضوعات محقق گردد نه فقط مشکلات شهروندان در خصوص تامین کسری اتوبوس‌ها حل خواهد شد بلکه دیگر دغدغه و بهانه ورود اتوبوس خارجی به کشور هم منغی می‌گردد. در این خصوص نیز یکی از نمایندگان همدان در مجلس شورای اسلامی چندی قبل خبر از اختصاص ۱۳۰ میلیارد تومان برای نوسازی حمل و نقل عمومی همدان داده که در نظر است در جهت تقویت اتوبوس‌های درون شهری و به‌روزرسانی خدمات حمل و نقل عمومی به شهروندان همدانی هزینه گردد که البته از این مبلغ رقمی معادل با ۵۰ میلیارد تومان برای صرفا برای نوسازی اتوبوس‌ها در نظر گرفته شده حال اینکه این موضوع نیز تا چه میزان حقیقت داشته و به چه شکل محقق خواهد شد، این آند دست و عده‌هایی است که باید در گذر زمان و مشاهدات عینی مردمی در خصوص ارتقاء سطح خدمات شاهد بود. مضاف براینکه به گفته برخی مطلعیین تا ورود اتوبوس‌های جدید به ناوگان فعلی متأسفانه شلوغی و فرسودگی در اتوبوس‌ها وجود دارد و اقدام دیگری هم نمی‌شود انجام داد.

در اتوبوس‌ها چه می‌گذرد...

و اما در حال حاضر روزانه ده‌ها دستگاه اتوبوس وظیفه جابجایی هزاران نفر از همشهریان همدانی را در اقصای نقاط شهر از شمالی‌ترین تا جنوبی‌ترین و عموما به مقصد مرکز شهر بر عهده دارند اتوبوس‌هایی که تقریبا از ساعت ۵ صبح تا ۹ شب علی‌الدام و یکنواخت چرخ‌هایشان می‌چرخد تا به نوعی چرخ

شهروندان همدانی درخصوص سیستم اتوبوس‌های شهری همدان با سپهرغرب مطرح کردند



زندگی و کار و بار مردم از حرکت باز نایستد. قلذا اگر بخواهیم از سر انصاف و عدالت سخنی را به میان آوریم قطعاً در ابتدا باید اذعان نمودکه بخصوص در سال‌های اخیر عملکرد شرکت اتوبوسرانی همدان در مقایسه با ادوار قبل به مراتب بهتر و مطلوبتر شده و همگی ما باید به سهم خویش قدردان تلاشگران این حوزه بخصوص رانندگان زحمت‌کش آن باشیم که ماسوای وظیفه شغلی‌ما قطعاً عهده دار انجام وظیفه ای بسیار سنگین و مشقت بار و خطیر هستند در عین حال اگر هم از منظر مردم و یا نویسنده ودر مجموع عملکردهای این سازمان کمبود و نواقصی مشاهده می‌شود هم عمدتا متاثر از شرایط عمومی کشور و بعضا استان و شهر ماست که البته امید است مسئولان مربوطه نیز با بذل توجه و درک جایگاه بسیار مهم و لزوم سامان سازی و ارتقاء سطح کمی و کیفی خدمات‌رسانی در این حوزه بیش از گذشته به آن‌ها توجه نموده و برخی خرده نقدهای موجود را نیز به مثابه باز نمایی حاشیه‌های دور از چشم برای اطلاع ایشان بدارند و نه انتقادهایی غیر منصفانه و مغرضانه که گاه از سوی برخی برای سیاه‌نمایی شرایط مطرح می‌شود.

در واقع این یک اصل و قاعده اصولی است که برای قضاوت در باب خوب و بد هر عملکرد و فرایند باید به سراغ کسانی رفت که در ارتباط مستقیم با آن موضوع قرار دارند که البته در خصوص کیفیت خدمات ارائه شده از سوی شرکت اتوبوسری و حمل و نقل درون شهری همدان هم قطعاً هیچ کس جز خود همشهریان نمی‌تواند که به اظهار نظر بپردازد

فلذا با همین رویکرد خبرنگاران سپهرغرب طی یک هفته با حضور در تعدادی از پایانه‌ها و ایستگاه‌های و نیز درون اتوبوس‌های حاضر در سطح شهر ضمن گفت‌وگو با تعدادی از مسافران و همشهریان به واکاوی و بررسی چند و چون مسائل موجود در این حوزه پرداختند

پرسش از ما پاسخ از همشهریان...

و اما از مجموعه پرسش و پاسخ‌های که در مدت یک هفته و از یکصد نفر از همشهریان در کوشه و کنار شهر انجام گرفته اینگونه بر می‌آید که -قریب به ۸۵ درصد پرسش‌شوندگان معتقدند که وضعیت عمومی مجموعه اتوبوس‌های شهری نسبت به گذشته بسیار بهبودیافته و وضعیت مناسبتری دارد. اما این موضوع به منزله توقف و اکتفا به وضعیت فعلی نیست.

-قریب به ۸۰ درصد پرسش‌شوندگان تصریح نمودند که وجود اتوبوس‌های نو و جدید باعث علاقه

فلذا با همین رویکرد خبرنگاران سپهرغرب طی یک هفته با حضور در تعدادی از پایانه‌ها و ایستگاه‌های و نیز درون اتوبوس‌های حاضر در سطح شهر ضمن گفت‌وگو با تعدادی از مسافران و همشهریان به واکاوی و بررسی چند و چون مسائل موجود در این حوزه پرداختند

زندگی و کار و بار مردم از حرکت باز نایستد. قلذا اگر بخواهیم از سر انصاف و عدالت سخنی را به میان آوریم قطعاً در ابتدا باید اذعان نمودکه بخصوص در سال‌های اخیر عملکرد شرکت اتوبوسرانی همدان در مقایسه با ادوار قبل به مراتب بهتر و مطلوبتر شده و همگی ما باید به سهم خویش قدردان تلاشگران این حوزه بخصوص رانندگان زحمت‌کش آن باشیم که ماسوای وظیفه شغلی‌ما قطعاً عهده دار انجام وظیفه ای بسیار سنگین و مشقت بار و خطیر هستند در عین حال اگر هم از منظر مردم و یا نویسنده ودر مجموع عملکردهای این سازمان کمبود و نواقصی مشاهده می‌شود هم عمدتا متاثر از شرایط عمومی کشور و بعضا استان و شهر ماست که البته امید است مسئولان مربوطه نیز با بذل توجه و درک جایگاه بسیار مهم و لزوم سامان سازی و ارتقاء سطح کمی و کیفی خدمات‌رسانی در این حوزه بیش از گذشته به آن‌ها توجه نموده و برخی خرده نقدهای موجود را نیز به مثابه باز نمایی حاشیه‌های دور از چشم برای اطلاع ایشان بدارند و نه انتقادهایی غیر منصفانه و مغرضانه که گاه از سوی برخی برای سیاه‌نمایی شرایط مطرح می‌شود.

در واقع این یک اصل و قاعده اصولی است که برای قضاوت در باب خوب و بد هر عملکرد و فرایند باید به سراغ کسانی رفت که در ارتباط مستقیم با آن موضوع قرار دارند که البته در خصوص کیفیت خدمات ارائه شده از سوی شرکت اتوبوسری و حمل و نقل درون شهری همدان هم قطعاً هیچ کس جز خود همشهریان نمی‌تواند که به اظهار نظر بپردازد

و تمایل ایشان به استفاده بیشتر از وسایل حمل و نقل عمومی شده است. -قریب به ۹۰درصد پرسش‌شوندگان خواستار توسعه هرچه بیشترجغرافیایی و افزایش زمان فعالیت شبکه حمل و نقل عمومی در شهر بودند همین گروه با تأکید براینکه تعداد اتوبوس‌های موجود باید افزایش یابد از طولانی شدن مدت زمان انتظار، شلوغی اتوبوس‌ها و اجبار به ایستادن سرپا تا مقصد به‌علت کمبود صندلی گلهمند بودند. -قریب به ۸۲ درصد پرسش‌شوندگان معتقد بودند که نظافت درون و بیرون اتوبوس‌ها باید بهتر از آنچه که هست باشد.

-قریب به ۷۳ درصد پرسش‌شوندگان معتقد بودند که خود مردم و شهروندان نیز باید در حفظ و نگهداری و به‌خصوص نظافت اتوبوس‌ها کوشاتر باشند -قریب به ۸۱ درصد پرسش‌شوندگان معتقدند که سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی اتوبوس‌ها بهتر از قبل شده اما گاهی اوقات آنگونه که باید و شاید

قلب تپنده شهرسازی ایران

سپهرغرب، گروه شهر: شهرنشینی پدیده غالب و از نمودهای مدرنیسم و تغییر سبک زندگی در کشورهای مختلف جهان محسوب می‌شود، اما این پدیده اجتماعی همان اندازه که می‌تواند سازنده و زیبا باشد، اگر درست مدیریت نشود، می‌تواند مخرب و ویرانگر باشد.

تغییر سبک و شیوه زندگی، لاجرم با تغییر الگوهای رفتاری همراه است. هرچه محیط زندگی بزرگ‌تر و مناسبات اجتماعی پیچیده‌تر شود، تغییرات الگوهای زندگی و دامنه تأثیرات آن‌ها نیز گسترده‌تر خواهد بود. از نیمه قرن بیستم ابتدا در ممالک اروپایی و آمریکای شمالی و سپس در آسیای میانه روند شهرنشینی افزایش یافت و در پی آن الگوهای رفتاری و سبک معماری تغییر کرد. در چنین شرایطی مسئولان اجرایی و متولیان امور در مقابله با لجام‌گسیختگی و الیگارشی در ساختار

زندگی مدرن با هدف ضابطه‌مند کردن فعالیت‌های اجرایی و اجتماعی، نهادهایی را تأسیس کردند که در کشور ما تشکیل‌شورای عالی شهرسازی و معماری، از مهم‌ترین آن‌ها است. برای آشنایی بیشتر با این نهاد قانونی و وظایف و کارکردهای آن با بدالله صفریان، کارشناس ارشد حقوق عمومی و وکیل دادگستری گفت‌وگو کرده‌ایم که در ادامه می‌خوانید:

آیا وظایف شورای عالی شهرسازی

نظارتی است یا جنبه استوایی هم دارد؟

با توجه به اینکه نظارت بر رعایت الگوهای معماری سنتی ایرانی، اعتلای هنر معماری ایرانی و تلفیق الگوهای سنتنی با اسلوب مدرن از وظایف این شورا است، پس اختیارات آن جنبه استوایی و تأییدی دارد؛ البته در قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران صراحتاً بر ضرورت گرفتن تأییدیه از این مرجع تأکید شده است. این مرجع برای ایجاد وحدت رویه در شهرسازی، حفظ ارزش‌ها، اصول و ضوابط معماری ایرانی اسلامی تأسیس شده؛ حفظ محیط‌زیست سالم شهری نیز از وظایف آن شمرده شده است.

شورای عالی شهرسازی و معماری منویات خود را از کدام مبادی قانونی ابلاغ می‌کند؟

طبق ماده دو قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران این مرجع قانونی و نظارتی می‌تواند نظرات فنی و اصلاحی خود را از طریق طرح

عمل نکرده و نیاز هست تا مسئولان در این خصوص چاره‌اندیشی بهتری کنند

-رقمی معادل با ۶۱ درصد پرسش‌شوندگان معتقدند که درخصوص واگذاری اتوبوس‌های نو و جدید به مناطق حاشیه کم لطفی شده و مسئولان در این باب به عدالت رفتار نکرده‌اند

-قریب به ۷۰ درصد پرسش‌شوندگان معتقدند که عمده ایستگاه‌های اتوبوس نیز به‌عنوان مکمل کاری این فعالیت نیازمند بازسازی و مناسب‌سازی بوده و حتی و بعضا در خور شان مردم نیستند. این موضوع به‌خصوص در پایانه‌ها و برای فصول بارندگی بسیار مورد تأکید و توصیه بوده است.

-قریب به ۷۰ درصد پرسش‌شوندگان معتقدند که برای تسریع در حمل و نقل مسافر باید برای اتوبوس‌ها مسیر ویژه تعریف شود.

-رقمی معادل با ۴۰ درصد پرسش‌شوندگان معتقدند که باید برای آقایان و بانوان اتوبوس‌های جداگانه تعریف شود.

از- منظر ۴۵ درصد پرسش‌شوندگان با توجه به وضعیت اقتصادی جامعه نباید قیمت بلیط اتوبوس دیگر افزایش یابد.

از- منظر ۳۰ درصد پرسش‌شوندگان مقولات فرصت‌های فرهنگی و هنری (اعم از کتابخانه، تلویزین، رادیو ایستگاه مطالعه) در اتوبوس‌ها عملا فراموش شده است.

از- منظر ۱۵ درصد پرسش‌شوندگان شرایط اتوبوس‌ها و ایستگاه‌ها برای سوار و پیاده‌شدن معلولان اصلا مناسب نیست.

از- منظر ۱۵ درصد پرسش‌شوندگان برخی رانندگان باید درخصوص نحوه برخورد با مسافر توجیه شده و آموزش ببینند و البته اینکه برخی رانندگان نیز به انضای مختلف ضمن ایستگاه سازی گاها در نوع رانندگی نیز مرتکب تخلفاتی میشوند.که لازم است تذکراتی به ایشان داده شود

از- منظر۱۵ درصد از پرسش‌شوندگان وجود سر و صدای زیاد درون، و دودزایی، فقدان تهیه از مهمترین مشکلات اتوبوس‌های شهر ماست.

از منظر ۱۰ درصد از پرسش‌شوندگان به دلیل نیاز به افزایش اطمینان و آرامش‌خاطر خانواده‌ها و مسافران (به‌خصوص زنان و دختران و نوجوانان) باید برخی خطوط شبانه نیز دایر گردد.

از- منظر ۱۰درصد پرسش‌شوندگان هر چند بسیاری از اتوبوس‌ها از منظر شکل زیبا هستند اما مسئولان باید به موضوع انتخاب نوع اتوبوس‌ها از حیث تعداد صندلی بیشتر نگاه ویژه داشته باشند.

از- منظر ۵ درصد پرسش‌شوندگان (به ویژه سالخوردگان) برای رفاه حال بیشتر مسافران باید بر تعداد ایستگاه‌ها افزود.

از- منظر ۵ درصد از همشهریان بسیار خوب است که هر از چندگاهی نیز برخی مسئولان و مدیران برای رفتن به محل کار از اتوبوس استفاده کرده تا از نزدیک شاهد برخی مشکلات باشند.

از- منظر ۲درصد پرسش‌شوندگان بسیار لازم است تا گاها مسئولان و متولیان بهداشت عمومی، آتش نشانی و ایمنی از وضعیت اتوبوس‌ها بازدید کنند.

از- منظر ۲ درصد از پرسش‌شوندگان تاکنون درخصوص کیفیت‌سنجی و بازخوردسنجی از وضعیت عملکرد اتوبوس‌ها و رانندگان از سوی نهادهای و سازمانهای متولی اقدام محسوسی صورت نگرفته تا از این جهت به نقاط ضعف و قدرت این شبکه پی برده شود.

سپهرغرب، گروه شهر: شیوع ویروس نوظهور کووید ۱۹ که اکنون با عنوان کرونا شناخته می‌شود، به‌طور جدی به موقعیت و نحوه زندگی افراد مرتبط است؛ گسترش آن رابطه مستقیم بین توسعه شهری و پدیدار شدن بیماری‌های عفونی را کاملاً نشان می‌دهد.

شیوع سارس در سال ۲۰۰۳ حقیقت جالبی را در مورد خطرات زندگی شهری برملا کرد؛ این بیماری عفونی شدید تنفسی مسری بود، اما درواقع روش زندگی انسان‌ها در قدرت بخشش به شیوع این ویروس نقش بسزایی را ایفا کرد. رابطه بین شتاب بالای توسعه شهرنشینی و افزایش وسایل حمل‌ونقل عمومی سریع و همچنین توسعه مناطق شهری و هم‌چار شدن آن‌ها با طبیعت بکر، باعث شد که توجهات به سمت خطرات زندگی شهری و انتقال بیماری‌های مسری جلب شود؛ بیماری‌هایی که مانند سارس اغلب منشاء حیوانی داشتند و قابل انتقال به انسان‌ها بودند.

شیوع ویروس کرونا نیز با تخطی انسان‌ها و ورود غیر مجاز به دنیای حیوانات، ابتدا از بازار فروش حیوانات (ماهی‌فروشان) شهر ووهان رقم خورد و

هزینه زیباسازی مسکو با بودجه کل شهرهای روسیه برابر است!



مقامات رسمی پایتخت روسیه در سال ۲۰۱۰، هزینه‌ای بیش از ۲۴ میلیارد دلار برای بازسازی شهری هزینه کردند و در بعضی فضاهای عمومی نظیر پارک‌ها، پیاده‌راه‌ها، مسیرهای دوچرخه‌سواری

سپهرغرب، گروه شهر: بودجه‌ای که برای بازسازی شهر مسکو، پایتخت و پرجمعیت‌ترین شهر روسیه صرف می‌شود، با کل بودجه‌ای که برای بازسازی سایر شهرها در سراسر این کشور هزینه می‌کنند، برابر است.

بر دهه اخیر مسئولان شهر مسکو با همکاری معماران برگزیده شهر در جهت بازسازی مکان‌های متروکه و قدیمی آن اقدامات بسیاری کرده‌اند که هزینه زیادی بر داشته است. طبق تحقیقاتی که برخی پژوهشگران شهر انجام داده‌اند، هزینه صرف‌شده برای بازسازی آن با هزینه مصرفی مرمت فضاهای متروکه و تخریب‌شده مجموع دیگر شهرهای کشور روسیه برابر است.

شهردار مسکو از زمان آغاز فعالیت خود در شهرداری، زیباسازی شهری را در اولویت برنامه‌های خود قرار داد و با طراحی پروژه «خیابان من»، بزرگ‌ترین پروژه زیباسازی شهری در تاریخ مدرن مسکو را به‌نام خود ثبت کرد.