

برای پیگیری جدیدترین اخبار

در سایت اصفهان امروز اسکن کید

شهر

افتتاح بزرگ‌ترین بارانداز ماهی مرکز کشور در اصفهان

گروه اصفهان: شهردار اصفهان گفت: بزرگ‌ترین بارانداز ماهی مرکز کشور در میدان میوه و ترهبار اصفهان هفته جاری افتتاح و این کلان‌شهر قطب توزیع ماهی مرکز کشور می‌شود.
علی قاسمزاده اظهار کرد: هر دو هفته یکبار در اصفهان شاهد افتتاح پروژه هستتیم، گاهی حتی این پروژه‌ها به‌صورت هفتگی افتتاح می‌شود. او با بیان اینکه هفته گذشته چهل و یکمین برنامه «به احترام مردم اصفهان» با محوریت افتتاح پروژه‌های منطقه ۷ شهرداری این کلان‌شهر برگزار شد، افزود: در این برنامه هفت پروژه افتتاح شد که یکی از مهم‌ترین آن‌ها، تعرض محور خروجی شمال اصفهان از محور کاوه به سمت بلوار معلم بود؛ زیرا همواره ترافیک سنگینی در این یل وجود داشت و تصادفات زیادی در این نقطه از شهر رخ می‌داد که در بعضی موارد این تصادفات منجر به فوت می‌شد.
شهردار اصفهان تأکید کرد: محور خروجی این یل که به‌تازگی به نام «شهید اسماعیل هنیه» نام‌گذاری شده است، از هفت متر به ۱۷ متر تعرض پیدا کرده است و در حال حاضر در این محور شاهد ترافیک کاملاً روان، آرام و ایمن هستیم.
شهردار اصفهان با بیان اینکه جنوب کشور بزرگ‌ترین قطب تولید ماهی یا صید ماهی است، اساً این حوزه نیز به یک قطب توزیع در مرکز کشور داشت که ماهی‌های جنوب وارد مرکز کشور شود و از آن نقطه به سراسر کشور در یک شعاع کوچک‌تر توزیع شود، خاطر نشان کرد: اصفهان داوطلب این اقدام شد و در یک مساحت ۸۵۰۰ مترمربعی این امکان در میدان مرکزی میوه و ترهبار فراهم شده است.
قاسمزاده با بیان اینکه در این بازار ماهی ۱۵ غرفه تأسیس شده است که استعداد تخلیه ۸۰ تن‌ماهی در روز را دارد.
گفت: روزانه در هر غرفه بار یک خودروی سنگین تخلیه می‌شود و دو خودروی سبک، بار تخلیه‌شده را به مقصد نقاط مختلف کشور با گربری می‌کنند. او افزود: روزال کار هر روز این غرفه‌ها به همین صورت است؛ یعنی روزانه ۱۰۰ خودروی سنگین تخلیه بار می‌کنند و ۶۰ خودروی سبک‌تر این ماهی‌ها را به سراسر کشور منتقل می‌کنند و در عمل با این اقدام اصفهان قطب توزیع ماهی مرکز کشور خواهد شد.
شهردار اصفهان تأکید کرد: این اقدام به رونق اقتصاد شهر کمک بسزایی خواهد کرد و موجب حذف واسطه‌ها، دسترسی آسان نقاط مختلف کشور به ماهی جنوب و بهبود آلودگی صحیح مصرف ماهی که یکی از ضرورت‌های سید غذای مردم است، خواهد شد و در واقع با این افتتاح، اصفهان پس از دریا خواهد داشت، زیرا ماهی دارد.

برنامه ریزی برای مقابله با خشکی زاینده‌رود

گروه اصفهان: عضو هیئت‌رئیس‌ه شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: شهرداری این کلان‌شهر با ایجاد کمیته ویژه و برنامه‌ریزی دقیق برای استفاده از منابع آبی محدود، درصدد حفظ و نگهداری فضای سبز شهری است.
احمد شریعتی با اشاره به خدمات و فعالیت‌های کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورای شهر اصفهان اظهار کرد: این کمیسیون پیگیری‌های گسترده‌ای پیرامون مسائل سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری داشته است. او با اشاره به اولویت‌های گذشته شورای اسلامی شهر افزود: مسائل مربوط به آلودگی هوا و منابع آب، به‌ویژه احیای زاینده‌رود، همواره در صدر اولویت‌های شورا قرار داشته است و باید همچنان به‌عنوان موضوعات اصلی موردتوجه قرار گیرد.
تاکنون بحث‌های مرتبط با ایسن موضوعات به نتایج مطلوبی رسیده است. عضو هیئت‌رئیس‌ه شورای اسلامی شهر اصفهان تأکید کرد: طبق قوانین و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور درباره سهم سازمان‌ها در کاهش آلاینده‌گی‌ها، جلسات متعددی در شورای اسلامی شهر و کمیسیون مربوطه برگزار شده است؛ شهرداری اصفهان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نهادها در این زمینه، سهم خود را در زمینه حمل‌ونقل پاک مشخص کرده است.
شریعتی گفت: از جمله پروژه‌های در دست اجرا شهرداری در راستای حمل‌ونقل پاک می‌توان به خستاد متروی اصفهان اشاره کرد که سال جاری با بودجه‌ای بالغ بر ۳۰ هزار میلیارد تومان پیشرفت خواهد کرد و بیشترین بخش از این بودجه نیز به پروژه‌های عمرانی و توسعه مترو اختصاص پیدا کرده است. او با اشاره به قراردادهایی برای تأمین اتوبوس‌های برقی باهدف کاهش آلاینده‌گی‌ها ادامه داد: استفاده از موتورهای برقی و اسکوترهای الکتریکی نیز از جمله طرح‌هایی است که در راستای تسهیل حمل‌ونقل پاک و کاهش آلودگی هوا موردتوجه قرار گرفته است.
عضو هیئت‌رئیس‌ه شورای اسلامی شهر اصفهان با اشاره به اهمیت نگهداری فضای سبز شهری و نقش آن در سلامت عمومی خاطر‌نشان کرد: یاتوجهبه خشکی زاینده‌رود و مشکلات کم‌آبی، کمیته‌های ویژه به نام «حیاتی زاینده‌رود» تشکیل شده و با همکاری چندین کمیسیون، بودجه‌ای اختصاص پیدا کرده است تا بتوانیم از پساب‌های شهری برای آبیاری فضای سبز استفاده کنیم.
شریعتی گفت: تاکنون بیش از ۱۰۰ کیلومتر لوله‌گذاری برای انتقال پساب‌به‌منظور آبیاری فضای سبز شهر اصفهان انجام و مخازن ویژه‌ای برای تصفیه آب با استفاده از فناوری نانو احداث شده است.
همچنین طرح‌های دیگری نیز برای گسترش این پروژه‌ها در دست اجرا است که امیدواریم به نتایج خوبی دست پیدا کند. او افزود: این تلاش‌ها نشان‌دهنده اهمیت بالای حفظ محیط‌زیست و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان در شهر اصفهان است که در کنار توسعه زیرساخت‌های شهری، برنامه‌های کلانی برای بهبودوضعیت حمل‌ونقل و فضای سبز در این شهر در حال پیگیری است.

www.esfahanemrooz.ir
info@esfahanemrooz.ir

هدف گذاری برای یکپارچه‌سازی بهره‌برداری از خطوط ریلی

متروی اصفهان زندگی مدرن را در رگ‌های این کلان‌شهر جاری می‌کند؛ این شبکه ریلی روزانه هزاران مسافر را از میان بافت‌های جدید و قدیمی و خیابان‌ها عبور می‌دهد و پیوندی میان سنت و پیشرفت برقرار می‌کند؛ مدیرعامل شرکت متروی منطقه اصفهان در گفت‌وگوی تفصیلی باخبرنگار ایمنابا شرح وضعیت این شرکت پرداخته است.

به گزارش ایمانا، در کلان‌شهر اصفهان با افزایش جمعیت و توسعه شهری، مترو به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی موردتوجه قرار گرفته است؛ این سیستم می‌تواند با ارائه خدمات سریع و مقرون‌به‌صرفه، نیازهای جابه‌جایی بخش بزرگی از شهروندان را تأمین کند. همچنین توسعه ایستگاه‌های مترو در نقاط مختلف شهر و مناطق حومه، می‌تواند نقش مهمی در کاهش ترافیک و آلودگی هوا در اصفهان داشته باشد. متروی اصفهان چند سالی است که در دسترس شهروندان قرار دارد و به‌عنوان یکی از بهترین و کارآمدترین بخش‌های سیستم حمل‌ونقل عمومی در این شهر شناخته می‌شود. هر چند که خط او آن به بهره‌برداری نرسیده است، اما خط یک آنکه از مناطق مرکزی شهر عبور می‌کند، به دلیل طراحی مدرن، ایستگاه‌های مناسب و زیرساخت‌های پیشرفته، تجربه سفر راحت و ایمن را برای مسافران فراهم می‌کند. کیفیت بالای خدمات در خط یک، شامل زمان‌بندی دقیق، تمیزی و امنیت ایستگاه‌ها و قطارها، موجب جلب رضایت مسافران می‌شود. به‌تدریج فرهنگ استفاده از حمل‌ونقل عمومی را در اصفهان ارتقا می‌بخشد. علی قاسمزاده، مدیر شهردار اصفهان به این نکته اشاره کرده است که باتوجهبه زیرساخت‌های مناسب و پیشرفت‌های صورت گرفته، خط یک متروی اصفهان می‌تواند به‌عنوان الگویی برای توسعه خطوط بعدی در نظر گرفته شود و در راستای تشویق شهروندان به استفاده از حمل‌ونقل عمومی پاک و کارآمد مؤثر باشد. آنچه در ادامه می‌خوانید حاصل گفت‌وگو با هادی کریمی، مدیرعامل شرکت متروی منطقه اصفهان به‌منظور آگاهی شهروندان از وضعیت ناوگان قطارهای مترو، ساختار سازمانی، بخش تعمیر و نگهداری، وضعیت ایستگاه‌ها، توسعه خط یک، نرخ کرایه و اقدامات جدید در متروی اصفهان است.

۴ چگونه می‌توان با مدیریت و پیشگیری از خرابی‌ها در سیستم مترو، به افزایش ایمنی و کاهش نگرانی‌های عمومی درباره حوادث احتمالی کمک کرد؟

حوادث مترو بسیار حساس است و حتی یک اتفاق کوچک می‌تواند در سطح کشور خیرساز شود؛ به‌عنوان مثال چندی پیش در متروی تهران در یکی از قطارها خراب شده بود و مسئول ایستگاه با بارانکار جلوی آن را گرفته بود تا مسافران به بیرون نرثابت نشوند؛ این خبر به‌سرعت در سراسر کشور پخش شد، درحالی که خرابی در سیستم‌های صنعتی طبیعی است و در بسیاری از بخش‌ها این گونه مشکلات وجود دارد، اما به دلیل حساسیت موضوع، هر خرابی در سیستم مترو به‌سرعت دیده و گزارش می‌شود. باتوجهبه خط یک از مترو اصفهان، خط یک در راستای تشویق شهروندان به استفاده از حمل‌ونقل عمومی پاک و کارآمد مؤثر باشد. آنچه در ادامه می‌خوانید حاصل گفت‌وگو با هادی کریمی، مدیرعامل شرکت متروی منطقه اصفهان به‌منظور آگاهی شهروندان از وضعیت ناوگان قطارهای مترو، ساختار سازمانی، بخش تعمیر و نگهداری، وضعیت ایستگاه‌ها، توسعه خط یک، نرخ کرایه و اقدامات جدید در متروی اصفهان است.

در حال حاضر، ۱۴ رام قطار در اختیار شرکت متروی اصفهان است که از این تعداد ۱۱ رام متعلق به شرکت «پوزن» و سه رام دیگر مربوط به شرکت «دالیان» است؛ قطارهای دالیان دارای ایراداتی هستند که به طور متوسط تنها یکی از سه قطار این خط یکی از سوزن‌های مترو، می‌تواند به بخران تبدیل شود؛ این مشکلات فنی و خارج از مدار بهره‌برداری هستند؛ این موضوع موجب می‌شود کار بهره‌برداری سخت‌تر شود؛ باین‌وجود برای سرفاصله زمانی ۱۱ دقیقه بین قطارها مشکل وجود ندارد. در حال حاضر در ساعات صبح این سرفاصله به ۷ یا ۸ دقیقه کاهش پیدا کرده است؛ اما زیرساخت‌های موجود از جمله تونل‌ها و ایستگاه‌ها برای این فاصله زمانی طراحی نشده است و نیاز به افزایش تعداد راه‌های قطار وجود دارد.
برای بهبود فاصله زمانی بین قطارها، نیاز به راه‌سازی حمل‌ونقل پاک می‌توان به خستاد متروی اصفهان اضافه شود، می‌توان سرفاصله زمانی را به هشت دقیقه کاهش داد؛ با این کاهش زمانی می‌توان به هدف جابه‌جایی ۲۰۰ هزار مسافر در روز دست‌یافت که این ظرفیت نیز وجود

دارد؛ شرکت مترو نیز در حال انجام پیش‌نیازهای مربوط به این افزایش قطارها است.

وضعیت کیفی ایستگاه‌های مترو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟
ایستگاه‌های متروی اصفهان از نظر نظافت و ظاهر در وضعیت بسیار خوبی قرار دارند؛ بسیاری از بازدیدکنندگان از شهرهای دیگر نیز ایستگاه‌های متروی اصفهان را به‌عنوان یکی از تمیزترین و شیک‌ترین ایستگاه‌های مترو کشور می‌دانند؛ پدیده دست‌فروشی که در بعضی ایستگاه‌های متروی تهران دیده می‌شود، در اصفهان وجود ندارد و از آن جلوگیری شده است. همچنین بعضی ایستگاه‌ها نظیر ایسگاه کوی امام (ره) در جنوب و ایستگاه شهید مطهری در شمال شهر به‌تازگی تجهیز و بخش‌های تجاری آن‌ها نیز افتتاح شده است؛ این ایستگاه‌ها به شهروندان امکان را می‌دهند که با استفاده از مترو، خریدهای خود را بدون نیاز به سفرهای غیرضروری و استفاده از خودروهای شخصی انجام دهند.

آیا شرکت متروی منطقه اصفهان برای سرمایه‌دهی به مناطق هم‌جوار و حومه برنامه دارد؟

شرکت متروی منطقه اصفهان به تمام شهرهای هم‌جوار اصفهان، نظیر شاهین‌شهر، بهارستان، نجف‌آباد و خمینی‌شهر مرتبط است؛ این بدان معنا است که بحث‌های مربوط به خطوط ریلی این مناطق نیز زیرمجموعه این شرکت قرار دارد. در حال حاضر بهره‌برداری از خط یک مترویی اصفهان بر عهده این شرکت است، علاوه بر این، مطالعات مربوط به خطوط منطقه‌ای و ارائه مشاوره در زمینه تجهیزات موردنیاز نیز انجام می‌شود. یکی از اهداف اصلی شرکت، اجرای طرح یکپارچه‌سازی بهره‌برداری از خطوط ریلی است؛ به‌عنوان مثال قرار نیست که قطارهای شاهین‌شهر به طور جداگانه به مقصد میدان استقلال یا ایستگاه قنس حرکت کنند و سپس متروی اصفهان ادامه سفر را انجام دهند؛ این سیستم به‌صورت یکپارچه عمل می‌کند، به‌طوری که مسافری که از شاهین‌شهر سوار می‌شود، بتواند تا بهارستان بدون تغییر قطار سفر کند. این طرح به‌گونه‌ای تنظیم شده است که در مسیرهای میان‌شهری، همچون شاهین‌شهر به اصفهان یا بهارستان، به‌صورت یکپارچه عمل کند. همچنین خطوط دیگر نظیر خط دو متروی اصفهان و خطوطی که به سمت خمینی‌شهر یا نجف‌آباد در حال مطالعه است، به همین صورت خواهد بود.

۳ چه برنامه‌ای برای توسعه خط یک مترو دارید؟
۳ چگونه می‌توان با مدیریت و پیشگیری از خرابی‌ها در سیستم مترو، به افزایش ایمنی و کاهش نگرانی‌های عمومی درباره حوادث احتمالی کمک کرد؟

در حال حاضر، ۱۴ رام قطار در اختیار شرکت متروی اصفهان است که از این تعداد ۱۱ رام متعلق به شرکت «پوزن» و سه رام دیگر مربوط به شرکت «دالیان» است؛ قطارهای دالیان دارای ایراداتی هستند که به طور متوسط تنها یکی از سه قطار این خط یکی از سوزن‌های مترو، می‌تواند به بخران تبدیل شود؛ این مشکلات فنی و خارج از مدار بهره‌برداری هستند؛ این موضوع موجب می‌شود کار بهره‌برداری سخت‌تر شود؛ باین‌وجود برای سرفاصله زمانی ۱۱ دقیقه بین قطارها مشکل وجود ندارد. در حال حاضر در ساعات صبح این سرفاصله به ۷ یا ۸ دقیقه کاهش پیدا کرده است؛ اما زیرساخت‌های موجود از جمله تونل‌ها و ایستگاه‌ها برای این فاصله زمانی طراحی نشده است و نیاز به افزایش تعداد راه‌های قطار وجود دارد.
برای بهبود فاصله زمانی بین قطارها، نیاز به اضافه‌سازی حمل‌ونقل پاک می‌توان به خستاد متروی اصفهان اضافه شود، می‌توان سرفاصله زمانی را به هشت دقیقه کاهش داد؛ با این کاهش زمانی می‌توان به هدف جابه‌جایی ۲۰۰ هزار مسافر در روز دست‌یافت که این ظرفیت نیز وجود



این دانشگاه انجام شده است که این موضوع نیز بخشی از توسعه خط یک به شمار می‌رود.

۳ گویا در خط یک هنوز نواقصی وجود دارد!
باوجود موفقیت‌های حاصل‌شده، بعضی نواقص در خط یک مترو همچنان وجود دارد؛ به‌عنوان مثال بعضی سیستم‌های اعلام و اطفای حریق هنوز تکمیل نشده است؛ با به‌صورت ناقص تحویل گرفته شده است، در فصل بارندگی شاهد نشت آب از سیستم‌های آبی‌بندی بعضی ایستگاه‌ها هستیم که ناشی از ناقص بودن سیستم‌های آبی‌بندی است؛ رفع این نواقص همچنان در حال پیگیری است و وظیفه برطرف کردن آن‌ها بر عهده سازمان قطار شهری اصفهان است. شرکت مترو مسئول بهره‌برداری از ایستگاه‌ها و خطوط است، اما نواقص ساخت باید توسط سازمان قطار شهری برطرف شود.

۴ افزایش سالانه نرخ بلیت مترو بر چه اساسی صورت می‌گیرد؟ آیا مبلغی که مردم برای بلیت مترو پرداخت می‌کنند، نرخ واقعی است یا دولت و شهرهای ارائه آن می‌دهند؟

در حال حاضر قیمت هر سفر در متروی اصفهان ۴،۰۰۰ تومان است، اما اگر مسافر به‌صورت تک‌سفره بلیت بخرد، قیمت آن ۵۰۰۰ تومان خواهد بود؛ در شورای اسلامی شهر پیش‌بینی شده است در صورت انجام پروژه‌های فنی مرتبط با اصفهان کارت و همکاری با سازمان قافا و اتوبوس‌رانی، برای افرادی که بیش از ۲۲ سفر در ماه انجام دهند، قیمت بلیت به ۲ هزار و ۶۰۰ تومان کاهش پیدا کند؛ این طرح هنوز به‌صورت کامل اجرا نشده است، اما در برنامه آینده وجود دارد. هر سال شرکت مترو بر اساس هزینه‌های خود و نرخ تورم، پیشنهاد افزایش قیمت بلیت را به شورای اسلامی شهر ارائه می‌کند؛ باتوجه‌به اینکه اغلب تجهیزات مترو وارداتی و از کشورهای اروپایی خریداری شده است، تأمین قطعات یدکی با دشواری و هزینه‌های بالایی همراه است. به‌دلیل افزایش هزینه‌ها و تورم، قیمت تمام‌شده بلیت با قیمتی که از مسافران دریافت می‌شود، اختلاف زیادی دارد؛ سال جاری افزایش ۲۹ درصدی برای نرخ بلیت تصویب شد که کمتر از نرخ تورم است؛ به همین دلیل هر سال فاصله بین هزینه واقعی و مبلغ دریافتی از مسافران بیشتر می‌شود؛ این اختلاف هزینه اغلب باید توسط دولت یا شهرداری جبران شود، اما به‌دلیل کمک‌های محدود از سوی دولت، شهرداری اصفهان بخش اعظم این بار مالی را به دوش می‌کشد؛ با توجه به وظایف متعدد شهرداری، از جمله در زمینه حمل‌ونقل عمومی، پر کردن این گپ (کساف قیمتی) همیشه چالش‌برانگیز است. در حال حاضر سیستمی برای محاسبه دقیق هزینه تمام‌شده هر سفر وجود ندارد، اما بر اساس پرونده‌های بودجه‌ای، هر سفر حدود ۲۵ هزار تومان هزینه دارد که از این مبلغ، تنها ۴ هزار تومان آن توسط مسافر پرداخت می‌شود و سایر هزینه‌ها را شهرداری اصفهان تأمین می‌کند؛ این روند در حمل‌ونقل عمومی در سراسر جهان رایج است. زیرا به‌دلیل مزایای اجتماعی، زیست‌محیطی و کاهش ترافیک، دولت‌ها شهرداری‌ها به سیستم حمل‌ونقل عمومی سوسید (پارانه) می‌دهند. قطارهای مترو پس از طی سافتی معادل یک میلیون کیلومتر نیاز به اورهال و تعمیرات اساسی دارد؛ در حال حاضر قطارهای متروی اصفهان حدود ۷۸۰ هزار کیلومتر را طی کرده‌اند و به‌زودی نیاز به اورهال دارند که این امر هزینه‌های بیشتری را به همراه خواهد داشت؛ این موضوع همراه با سایر هزینه‌ها، نیازمند مدیریت مالی دقیق‌تری است.

۴ اشاره‌ای به بودجه و اعتبارات شرکت مترو داشته باشید؛ تاکنون چند درصد بودجه محقق شده است؟

یکشنبه ۰۶ آبان ۱۴۰۳ | سال بیستم | شماره ۵۰۲۲

شماره ارسال پیامک: ۳۰۰۰۷۴۴۶ | تلفن ارتباط خوانندگان: ۳۶۲۹۳۷۵۰

هدف گذاری برای یکپارچه‌سازی بهره‌برداری از خطوط ریلی

همواره بین بودجه مصوب و آنچه در نهایت تحقق پیدا می‌کند و به ما پرداخت می‌شود، اختلاف وجود دارد؛ این موضوع موجب می‌شود که بسیاری از خریدهای مترو انجام نشود و بار مالی بیشتری به شرکت اضافه شود؛ به همین دلیل این مشکل به سال آینده منتقل می‌شود. بودجه مصوب سال ۱۴۰۳ برای شرکت متروی اصفهان، ۸۱۱ میلیارد تومان است؛ از این مبلغ حدود ۶۴۴ میلیارد تومان به‌عنوان کمک‌هزینه توسط شهرداری پرداخت می‌شود و ۱۴۰ میلیارد تومان نیز از طریق درآمد‌های حاصل از فروش و اجاره فضاهای تبلیغاتی و سایر فعالیت‌های تجاری شرکت مترو تأمین خواهد شد؛ این بودجه شامل هزینه‌های حقوق و دستمزد کارکنان، بیمه‌کاران و خرید قطعات یدکی است. نسبت به سال گذشته، رشد بودجه خوبی داشتیم و به طور تقریبی افزایش قابل‌توجهی در مصوبه‌های سال ۱۴۰۳ مشاهده شده است؛ بودجه مصوب ما حدود دوبرابر شده است، اما در شش‌ماهه نخست سال جاری، شرایط شهرداری دشوار بوده و تحقق بودجه فقط بین ۲۰ تا ۳۰ درصد بوده است که این میزان کمتر از ۵۰ درصد پیش‌بینی شده‌بود.

۳ چه اقدامات تاز‌های در مترو صورت‌گرفته است؟
یکی از درخواست‌های پرکرشار مردم افزایش ساعت بهره‌برداری بود که از اسفند سال گذشته، ساعت بهره‌برداری مترو تا ساعت ۲۱:۰۰ شب افزایش پیدا کرد؛ هرچند این اقدام هزینه‌های برای شرکت مترو داشت و پرسنل نیز دچار سختی‌هایی شدند؛ اما تاکنون مثبتی در رضایت مسافران داشت. در روزهای تعطیل، تعداد مسافران بین ۱۱۰ و ۱۲۰ هزار نفر است، اصا در روزهای جمعه این عدد به ۲۰ تا ۳۰ هزار نفر کاهش پیدا می‌کند؛ دلیل اصلی این کاهش تعداد کم ایستگاه‌های فعال بود که هم‌اکنون با افزایش ایستگاه‌های فعال در روزهای جمعه، ظرفیت خالی کمتر شده است.

یکی از مشکلاتی که مردم مطرح کردند، اشتباه در نمایش زمان رسیدن قطارها در تابلوهای اطلاع‌رسانی (تلویزیون‌های ایستگاه‌ها) بود؛ این تابلوها گاهی زمان نادرستی را برای رسیدن قطار نشان می‌دادند، درحالی که قطارها با موقعی می‌رسند. این تابلوها اصلاح شدند و هم‌اکنون زمان دقیق رسیدن قطارها را نمایش می‌دهند؛ علاوه بر زمان رسیدن، موقعیت قطار نیز هم‌اکنون به‌صورت دقیق نمایش داده می‌شود؛ مسافران می‌توانند با مراجعه به تابلوهای اطلاع‌رسانی، موقعیت فعلی قطار را مشاهده کنند و بداند قطار در کدام ایستگاه قرار دارد. یکی از اقدامات جدید ما راه‌اندازی ظرفیت‌های تجاری در ایستگاه‌های مترو بود؛ به طور خاص ایستگاه کوی امام و شهید مفتح به‌صورت پایلوت برای این طرح انتخاب شدند. در این ایستگاه‌ها، مترو مارکت راه‌اندازی شد که می‌تواند به مسافران مترو و ساکنان اطراف ایستگاه نیز کمک کند تا مایحتاج خود را از این مراکز تهیه کنند. مسافران «رگ جهان‌نما» که قصد ورود به خیابان چهارباغ را داشتند، باید از خیابان طالقانی عبور می‌کردند و این موضوع منجر به تناخل با خودروهای که از خیابان شمس‌آبادی وارد خیابان طالقانی می‌شدند، می‌شد؛ برای رفع این مشکل، اسفند سال گذشته، سترسی جدیدی در ضلع جنوب غربی ایستگاه امام حسین (ع) افتتاح شد؛ این دسترسی به مسافران اجازه می‌دهد بدون ورود به سطح خیابان، به ابتدای خیابان چهارباغ برسند، این مسیر شامل پله‌برقی و آسانسور است که موجب تسهیل در حرکت مسافران شده است. یکی از اقدامات مهم ما، انعقاد تفاهدنامه‌ای با استانداری بود که هدف آن نظارت بر خطوط حومه‌ای و منطقه‌ای مترو بود. همچنین برای ارتقای مهارت راهبران، آموزش‌های تخصصی برای راهبران ارشد ارائه شد. پیش‌ازاین، متروی اصفهان مجوزی برای آموزش و صدور گواهینامه نداشت و باید نیروهای خود را برای آموزش به تهران می‌فرستاد که هزینه و زمان زیادی را می‌طلبید، اما هم‌اکنون مراحل دریافت مجوز برای آموزش و صدور گواهینامه در حال نهایی‌شدن است و به‌زودی این امکان فراهم می‌شود که آموزش‌ها در اصفهان صورت گیرد و به مرج مترو گواهینامه راهبریی تبدیل شود.

صورت اصفهان علاوه بر فعالیت‌های فنی، به مسئولیت‌های اجتماعی خود نیز توجه دارد؛ متناسب با حدود ۸۰ درصد مناسب‌های فرهنگی، در ایستگاه‌های متروی این کلان‌شهر برنامه‌های فرهنگی برگزار می‌کنیم؛ به طور مثال در ایستگاه امام حسین (ع) که به‌عنوان یک ایستگاه مرکزی شناخته می‌شود، برنامه‌های فرهنگی مختلفی برای محبت‌های شاد یا عزاداری برگزار می‌شود. در راستای حمایت از هنر اصفهان، در فروردین سال جاری ۹ ایستگاه مترو به مدت ۱۰ روز به هنرمندان صنایع‌دستی اختصاص یافت. این هنرمندان به‌صورت زنده ۴۰ کارگاه برای نمایش هنرهای همچون نقاشی، کاشی‌کاری و سفالگری برگزار کردند و مسافران و شهروندان توانستند از نزدیک این فرایندها را مشاهده کنند.

اصفهان

استان

هر توسعه‌ای از مسیر فرهنگ اتفاق می‌افتد

تأسیس مرکز دانش و خلاقیت به‌عنوان یک مرکز حمایتی در جهت نخبه‌پروری و همچنین تأسیس «فرهنگسرای مرحوم روح‌الامین» و «فرهنگسرای هنر»، از جمله اقدامات مهم فرهنگی شهرداری گرگاب است. روح‌الله شاهرجیان، شهردار گرگاب در گفت‌وگو با ایسنا و ضمن اشاره به این اقدام مهم فرهنگی در شهر گرگاب به این نکته نیز تأکید کرد که «اصلاح فرهنگ و فرهنگ‌سازی، مقدمه هر نوع پیشرفتی است؛ ضمن اینکه در حوزه فرهنگ باید از شعار و سلیقه فاصله گرفت، چراکه آفتی برای حوزه‌های فرهنگی است و آنچه باید موردتوجه قرار گیرد نگاه واحد در موضوعات فرهنگی است. او همچنین اشاره دارد که باید افرادی را در نهادهای مختلف شهری به خدمت گمارد که از جنس تحول‌خواهان مثبت باشند تا حلقه‌های مفقوده موجود با اقدامات مثبت و تحول‌گرایانه این افراد در دوره‌های بعد نیز ادامه یافته و پرورش یابند. شهردار گرگاب اظهار کرد: اعتقاد من بر این است که اگر به مباحث حوزه فرهنگ پرداخته شده و اصلاحاتی در آن‌ها انجام شود لزومی به مداخله زیاد در سایر زمینه‌ها نیست و این موضوع قطعاً در مباحث دیگر نیز به‌صورت سلسله‌وار رخ خواهد داد؛ به همین دلیل با حضور من به‌عنوان شهردار گرگاب، این چشمانداز تعریف شد که گرگاب باید در کوتاه‌مدت به دومین شهر توسعه‌یافته شهرستان شاهین‌شهر تبدیل شود و قطعاً برای این منظور باید زمینه‌های مختلف عمرانی، فرهنگی، اجتماعی و غیره لحاظ می‌شود. او ادامه داد: باید اشاره کنم که گرگاب نزدیک به دوده‌ه قبل به شهر تبدیل شد؛ ولی شهرنشینی بیش از شهروندی در این شهر رواج داشت، درحالی‌که مباحث شهروندی از نظر سیاست‌های اجتماعی، فرهنگی، مسئولیت‌پذیری و مباحثی از این نوع، با مباحث شهرنشینی بسیار متفاوت است. ضمن اینکه در حوزه‌های مختلف زیرساختی ازجمله عمرانی، فرهنگی و اجتماعی نیز عقب‌ماندگی‌های بسیاری در این شهر دیده می‌شد. در سال‌های اخیر، به‌مسئله قبل به‌عنوان شهردار گرگاب فعالیت دارد، با بیان اینکه در زمان‌بیزش این مسئولیت، شهر گرگاب در حوزه فرهنگی از فرهنگسرا برخوردار نبود. بیان کرد: در این مدت علاوه بر تأسیس مرکز دانش و خلاقیت در گرگاب، دو فرهنگسرای فعال نیز در این شهر ایجاد شد که در حوزه‌های مختلف فرهنگی و اجتماعی بسیار فعال اند. اولین فرهنگسرای شهر گرگاب به نام واقع و با همکاری مردم هسو نیست؛ اما تنها باگذشت سه‌ماه از زمان تأسیس اولین فرهنگسرا، تعداد ۴۰۰ نفر از شهروندان گرگاب برای بهره‌مندی از کلاس‌های مختلف آن بنام‌ام کردند و استقبال به حدی بود که دیگر گنجیابی برای پذیرش علاقه‌مندان وجود نداشت؛ البته در حال تلاش هستیم به با بهترین‌مقتان مطلوب برسد. شهردار گرگاب با اشاره به تأسیس مرکز دانش و خلاقیت در گرگاب به‌عنوان یک مرکز حمایتی در جهت نخبه‌پروری در این شهر، که یکی دیگر از اقدامات مهم فرهنگ شهرداری گرگاب است، افزود: نسل جوان و نخبه خلاق‌های مختلف، ایده‌های نو و خلاقانه دارند ولی به شش‌رابطی برای ارائه و ساختن پروژه‌ها و شنیدن و تیرجیبه اجرا و عملیاتی‌شدن ایده‌های خود نیاز دارند. به همین منظور تفاهدنامه‌هایی بین شهرداری گرگاب و پارک علمی تحقیقات مستقر در دانشگاه صنعتی اصفهان منعقد و به‌این‌ترتیب مرکز دانش و خلاقیت تأسیس شد که در محل فرهنگسرای مرحوم روح‌الامین شهرداری گرگاب فعالیت دارد. او با بیان اینکه راه‌شن نخبگان و عدم بسترسازی‌های لازم برای آنها یکی از خلا‌های موجود در کشور است، به شیوه فعالیت مرکز دانش و خلاقیت در شهر گرگاب اشاره و بیان کرد: در فرایند تبدیل ایده به اجرا، همه هزینه‌ها رایگان است و کمک‌های مالی به‌ایدپرداز نیز انجام می‌شود؛ درواقع مرحله مقدماتی ارائه ایده از سوی شهرداری گرگاب حمایت می‌شود و بعد از ارزیابی ایده توسط کارشناسان پارک علمی تحقیقاتی، در مرحله دوم که به ابزار و تجهیزات نیاز است، ایدپرداز از سوی پارک علمی تحقیقاتی واقع در دانشگاه صنعتی اصفهان حمایت خواهد شد؛ اما ایده او به مرحله اجرا برسد. شاهرجیان به‌پیش‌ازاین و در زمان مسئولیتش به‌عنوان رئیس سازمان فرهنگی اجتماعی و ورزشی شهرداری شاهین‌شهر نیز مرکز دانش و خلاقیت را در فرهنگسرای اشراقی آن شهر راه‌اندازی بود، تصریح کرد متأسفانه فعالیت‌ها در بسیاری از نهادها قائم به شخص است و پایان مسئولیت یک فرد در یک نهاد به‌منزله پایان فعالیت‌هایی است که در آن دوره انجام شده و این موضوع یک معضل در سراسر کشور است؛ سرنوشت مرکز دانش و خلاقیت در شاهین‌شهر نیز چنین بود و تعطیل شد. شهردار گرگاب با بیان اینکه فرایندهای سازمانی در حوزه‌های تحول‌گرای ایران تا حدود زیادی شخص محور است، اضافه کرد: باید افرادی را در نهادهای مختلف شهری به خدمت گمارد که از جنس تحول‌خواهان مثبت باشند تا حلقه‌های مفقوده موجود با اقدامات مثبت و تحول‌گرایانه این افراد در دوره‌های بعد نیز ادامه یافته و پرورش یابند. او با تأکید بر اینکه هر توسعه‌ای از مسیر فرهنگ اتفاق می‌افتد، بیان کرد: در حوزه فرهنگ باید از شعار و سلیقه فاصله گرفت، چراکه آفتی برای حوزه‌های فرهنگی است؛ سیاست‌های برنامه هفتم توسعه و همچنین سیاست‌های کلان نظام نیز تأکید می‌کند که باید عامل بود. اگر در چارچوب‌های فرهنگی و بنا به دیدگاه نخبگان و اساتید عمل کرده و در جهت غنی ساختن فرهنگ ایران اسلامی تلاش کنیم، حتماً آینده خوبی رقم خواهد خورد و روه‌بلو حرکت خواهیم کرد. در این میان، چیزی که باید در حوزه فرهنگ موردتوجه قرار گیرد نگاه واحد در موضوعات فرهنگی است. شاهرجیان تصریح کرد: جنس نگاه ما باید نگاه به آینده باشد؛ یعنی بهفهمی نسل جدید از ما چه می‌خواهد و چگونه آن نسل را علاقه‌مند کنیم تا در کشور بماند و با تمام وجود برای آن تلاش کند.