

بسته پرواز؛ هر هفته در جریان است

گروه اصفهان: شهردار اصفهان با بیان اینکه «بسته پرواز» هر هفته در جریان است، گفت: هفته‌های آینده نیز برنامه افتتاحیه خواهیم داشت که جزئیات آن را به شهروندان اعلام خواهیم کرد.

علی قاسم‌زاده اشاره به برگزاری ویژه‌برنامه «امت ماه» اظهار کرد: به‌دنبال ابراز دغدغه فعالان حوزه محیط زیست درباره اجرای برنامه در بستر زاینده‌رود، با وجود اینکه هدف از اجرای برنامه مخابره مطالبه مردم اصفهان به سطح کشور بود، اما با بیان این دغدغه که اجرای برنامه ممکن است موجب عادی‌سازی خشکی زاینده‌رود شود، به احترام فرهیختگان محل جشن را تغییر دادیم که امیدوارم برنامه به‌خوبی برگزار شود و مورد استقبال مردم قرار گیرد. او با بیان اینکه امروز کنگره سلمان فارسی پس از حدود دو سال آماده‌سازی مقدمات و فعالیت‌های علمی برگزار شد، تصریح کرد: این کنگره از حیث دستاوردهای علمی پربار است، امروز کتاب مجموعه مقالات به‌همراه دو کتاب دیگر منتشر شد و در اختیار فرهیختگان و اهل علم و تحقیق قرار گرفت. شهردار اصفهان با اشاره به افتتاحیه‌های هفته گذشته در منطقه ۸ شهرداری اصفهان گفت: در مجموع ۲۷۰۰ میلیارد تومان پروژه بهره‌برداری و تقدیم مردم شد؛ ۸۸ پروژه در مقیاس‌های مختلف از جمله خیابان چمران در محله بهرام‌آباد بود که به گفته اهالی، رؤیای ۲۵ ساله آن‌ها محقق شد و مردم ق‌دردان این خدمات بودند. قاسم‌زاده با بیان اینکه بسته پرواز هر هفته در جریان است، ادامه داد: هفته‌های آینده نیز برنامه افتتاحیه خواهیم داشت که جزئیات آن را به شهروندان اعلام خواهیم کرد.

توزیع دوچرخه‌های مدرسه در ۵۰ مدرسه کم‌برخوردار شهر اصفهان

گروه اصفهان: جانشین رئیس ستاد مهر ۱۴۰۴ شهرداری اصفهان از اجرای طرح «دوچرخه‌های مدرسه» به ۵۰ مدرسه کم‌برخوردار این شهر خبر داد. حمید آقایی با بیان اینکه توسعه فرهنگ استفاده از دوچرخه یکی از رویکردهای اصلی ستاد مهر ۱۴۰۴ است، اظهار کرد: در این طرح، دوچرخه‌های ویژه مدارس کم‌برخوردار توزیع شده است تا دانش‌آموزان ضمن بهره‌مندی از وسایلهای ایمن و سالم برای جابه‌جایی، با فرهنگ حمل‌ونقل پاک نیز بیشتر آشنا شوند. او افزود: این دوچرخه‌ها برای انجام امور روزمره مدارس در اختیار مدیران قرار گرفته و بنا به صلاحدید آن‌ها می‌تواند در دیگر برنامه‌ها و فعالیت‌های آموزشی، فرهنگی و ورزشی نیز مورد استفاده قرار گیرد. جانشین رئیس ستاد مهر ۱۴۰۴ شهرداری اصفهان تاکید کرد: هدف اصلی، ارتقای نشاط دانش‌آموزی و تشویق به دوچرخه‌سواری در مسیرهای کوتاه سه تا شش کیلومتری است. آقایی با اشاره به اقدامات تکمیلی شهرداری گفت: هم‌زمان با اجرای این طرح، دوره‌های آموزشی و فرهنگی در مدارس هدف برگزار می‌شود تا دانش‌آموزان علاوه بر بهره‌گیری از دوچرخه، اصول ایمنی، قوانین ترافیکی و فرهنگ استفاده از حمل‌ونقل عمومی را نیز بیاموزند. او ادامه داد: اجرای این طرح در کنار سایر برنامه‌های مرتبط همچون تقویت ناوگان اتوبوسرانی و برگزاری برنامه‌های فرهنگی در ایستگاه‌های مترو و اتوبوس، بخشی از سیاست‌های شهرداری اصفهان برای کاهش بار ترافیکی، افزایش نشاط اجتماعی و ارتقای سلامت جسمی و روانی دانش‌آموزان در سال تحصیلی جاری است.

بررسی راهکارهای ارتقای خدمات سامانه ۱۳۷ در منطقه ۴ اصفهان

گروه اصفهان: مدیر منطقه ۴ شهرداری اصفهان گفت: سامانه ۱۳۷ به عنوان بل ارتباطی میان مردم و مدیریت شهری، نقش مهمی در تحقق مشارکت شهروندان و بهبود خدمات ایفا می‌کند.

حمید عسارزادگان در جلسه بررسی راهکارهای ارتقای خدمات سامانه ۱۳۷ که با حضور رئیس اداره ارتباطات مردمی، کارشناسان این حوزه و رؤسای ادارات منطقه برگزار شد، اظهار کرد:

در پنج ماه نخست سال جاری بیش از ۱۱ هزار درخواست شهروندان در سامانه ۱۳۷ منطقه ۴ ثبت شده و این منطقه در میان سه منطقه برتر شهرداری اصفهان از نظر میزان ثبت درخواست‌ها قرار دارد. او افزود: این آمار نشان‌دهنده اعتماد شهروندان به مجموعه مدیریت شهری و جایگاه ویژه این سامانه در رفع مشکلات و پاسخگویی به نیازهای مردم است. مدیر منطقه ۴ شهرداری اصفهان تصریح کرد: سامانه ۱۳۷ تنها یک ابزار دریافت گزارش نیست، بلکه فرصتی برای تعامل سازنده با شهروندان و بازوی اجرایی مدیریت شهری به شمار می‌رود، از این‌رو تلاش داریم با افزایش سرعت رسیدگی، ارتقای کیفیت پاسخگویی و برنامه‌ریزی منسجم، سطح رضایت مردم را بیش از گذشته فراهم کنیم.

عسارزادگان با تأکید بر اهمیت بررسی درخواست‌ها و پیشنهادهای شهروندان گفت: راهکارهای ارائه‌شده در این جلسه به‌منظور بهبود فرایند پاسخگویی و افزایش بهروروی ادارات منطقه تدوین خواهد شد تا خدمات شهری در کوتاه‌ترین زمان و با کیفیت مطلوب در اختیار شهروندان قرار گیرد.

صرفه‌جویی سالانه ۳۹ میلیون لیتر بنزین با بهره‌برداری از خط ۲ مترو

خط دو متروی اصفهان یک تحول ساختاری در حمل‌ونقل عمومی و کیفیت زندگی شهروندان این کلان‌شهر خواهد بود، مهدی روح‌الامین، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل ریلی شهرداری اصفهان در گفت‌وگوی تفصیلی با خبرنگار ایما به آخرین درصد پیشرفت این خط و موانع پیش‌روی اجرای این پروژه پرداخته است.

به گزارش ایما، خط دو متروی اصفهان در امتدادی شرقی – غربی طراحی شده و طولی نزدیک به ۲۴۵ کیلومتر دارد و این خط از کهن‌دژ در غرب اصفهان آغاز می‌شود و با عبور از نقاط پرجمعیت و مهم شهری تا زینبیه در شرق اصفهان امتداد پیدا می‌کند و بر اساس طراحی اولیه، در این مسیر ۲۲ ایستگاه اصلی پیش‌بینی شده است که به‌طور میانگین هر ۹۰۰ تا ۱۰۰۰ متر یک ایستگاه قرار دارد.

این خط، پس از خط یک متروی اصفهان که در محور شمالی-جنوبی فسال است، دومین شریان اصلی مترو در این شهر خواهد بود و عملاً ستون فقرات سیستم حمل‌ونقل عمومی اصفهان را کامل می‌کند. با توجه به این ابعاد ملی و فناورانه، گفت‌وگویی تفصیلی با مهدی روح‌الامین، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل ریلی شهرداری اصفهان انجام داده‌ایم تا از آخرین وضعیت پیشرفت فیزیکی پروژه، دستاوردهای فنی، تأثیر آن بر کاهش آلودگی هوا و ترافیک، همچنین چشم‌انداز آینده شبکه حمل‌ونقل ریلی این کلان‌شهر مطلع شویم.

۴ با توجه به حفاری هم‌زمان از دو سمت با دستگاه TBM، پیشرفت فیزیکی این پروژه تاکنون چقدر است و چه درصدی از حفاری تونل به پایان رسیده‌است؟

عملیات اجرایی خط دو متروی اصفهان با بهره‌گیری از سه دستگاه حفاری مکابیزه (TBM) به مراحل پایانی خود نزدیک می‌شود؛ این دستگاه‌ها شامل یک دستگاه (EPB (Earth Pressure Balance با قطر ۹/۴۲ متر که از شفت کهن‌دژ در ابتدای بلوار آیت‌الله اشرفی اصفهانی آغاز به‌کار کرده و هم‌اکنون در محدوده خیابان نشاط در حال حفاری است و دو دستگاه دیگر TBM با قطر ۶/۹۲ متر که از دارک عملیات خود را آغاز کردند و وظیفه حفاری تونل‌های دوقلو را بر عهده داشتند.

این دو دستگاه که از سال ۱۳۸۲ در اختیار شهرداری و سازمان حمل‌ونقل ریلی اصفهان قرار دارد، هر کدام حدود ۷/۵ کیلومتر حفاری انجام داند و پس از رسیدن به ایستگاه این‌سینا دومتناژ شدند و سه این ترتیب، تونل‌های دوقلوی خط دو به طور کامل حفاری شد. دستگاه بزرگ‌تر با قطر ۹/۴۲ متر تاکنون حدود ۴/۸ کیلومتر حفاری کرده است و تنها ۲۷۰۰ متر از مسیر باقی مانده است و بر اساس برنامه‌ریزی‌ها، این دستگاه نیز بهار آینده به ایستگاه این‌سینا خواهد رسید و پس از تکمیل مأموریت خود دومتناژ می‌شود.

در مجموع از ۲۰۵ کیلومتر تونل که برای بخش نخست خط دو پیش‌بینی شده بود، تاکنون ۱۹/۸ کیلومتر حفاری شده است؛ این‌آمار نشان می‌دهد که پروژه به ۸۹ درصد پیشرفت فیزیکی در بخش حفاری به مراحل پایانی نزدیک می‌شود و تنها ۱۱ درصد مسیر باقی مانده است.

۴ آیا در مسیر حفاری با موانع غیرمنتظره‌ای همچون قنات‌های تاریخی یا لایه‌های سخت زمین‌شناسی روبه‌رو شده‌اید؟ در صورت مثبت‌بودن پاسخ، چگونه این چالش‌ها را مدیریت کرده‌اید؟

زمین‌شناسی اصفهان ویژگی خاصی دارد که آن را از بسیاری از شهرهای دیگر متمایز می‌کند و در عمق ۱۲



تا ۲۲ متری زمین، لایه‌هایی از سنگ‌جوش یا کنگلومرا وجود دارد که در اصطلاح محلی به آن سوبرد می‌گویند و این لایه‌ها در واقع از مصالح درشت‌دانه روخانه‌ای تشکیل شده‌اند که طی فرایندهای زمین‌شناسی به هم جوش خورده و سیمانی شده‌اند.

زمانی که دستگاه‌های حفاری تونل به این لایه‌های سخت برخورد می‌کنند، سرعت حفاری کاهش می‌یابد و راندمان کار پایین می‌آید، اما در مقاطعی که ضخامت این لایه‌ها کمتر است یا از مسیر حفاری خارج می‌شوند، عملیات حفاری با سرعت بالاتر و روان‌تر انجام می‌گیرد.

یکی دیگر از دغدغه‌های پروژه‌های زیرزمینی، احتمال برخورد با قنات‌ها و چاه‌های قدیمی است؛ بررسی‌ها در اصفهان نشان می‌دهد که در عمق حفاری مترو، هیچ قنات تاریخی شناسایی نشده است و تنها در موارد معدودی، دستگاه‌ها با چاه‌های منفرد قدیمی روبه‌رو شده‌اند؛ چاه‌هایی که بیشتر یا چاه آب یا چاه‌های جذبی بوده است و این برخوردها به‌دلیل عمق محدود و تعداد انگشت‌شمارشان، تأثیر جدی بر روند پروژه نداشته است.

عمق تونل‌های متروی اصفهان معمولاً بین ۱۲ تا ۳۰ متر است؛ این عمق به گونه‌ای انتخاب شده است که هم از آسیب به سازه‌های سطحی جلوگیری شود و هم تداخل کمتری با تأسیسات قدیمی یا چاه‌های تاریخی وجود داشته باشد و در نتیجه، پروژه توانسته بدون روبه‌رو با چالش‌های جدی ناشی از میراث زیرزمینی، مسیر خود را پیش برد.

۴ پس از بهره‌برداری، خط دو مترو چه تأثیری بر کاهش ترافیک و آلودگی هوای کلان‌شهر اصفهان خواهد داشت؟ آیا مطالعاتی در این زمینه انجام شده است؟

بر اساس مطالعات جامع ترافیک اصفهان که هم‌اکنون در حال به‌روزرسانی است، با بهره‌برداری از خط دو مترو، سالانه ۳۹ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر بنزین کمتر مصرف خواهد شد که این میزان صرفه‌جویی معادل خروج ۲۱ هزار خودرو از چرخه تردد روزانه شهر است؛ رقمی که تأثیر مستقیمی بر کاهش بار ترافیکی و آلودگی هوا خواهد داشت.

اگر تصور کنیم ۲۱ هزار خودرو در طول شبانه‌روز از خیابان‌های اصفهان حذف شود، نتیجه آن، روانی بیشتر عبور و مرور، کاهش آلودگی‌های ناشی از سوخت‌های فسیلی و بهبود کیفیت هوا خواهد بود؛ این موضوع

علاوه بر کاهش مشکلات ترافیکی، به‌طور مستقیم بر سلامت عمومی شهروندان و کاهش بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا نیز تأثیرگذار است. خط یک متروی اصفهان در حالت ایده‌آل، با ۳۳ رام قطار فعال، ظرفیت جابه‌جایی ۴۰۰ هزار مسافر در روز را دارد، اما در حال حاضر تنها ۹ رام قطار در حال سرویس‌دهی به مسافران است که در ساعات اوج به ۱۰۰ رام افزایش می‌یابد؛ هم‌زمان حدود ۴ تا ۵ رام قطار نیز به‌دلیل نیازهای تعمیراتی یا اورهال، خارج از مدار بهره‌برداری هستند.

تأمین ناوگان مترو در کل کشور بر عهده وزارتخانه مربوطه است که در صورت تحقق و افزایش تعداد رام‌ها به ظرفیت طراحی‌شده، متروی اصفهان می‌تواند روزانه ۴۰۰ هزار مسافر را جابه‌جا کند؛ ظرفیتی که به‌طور چشمگیری به کاهش ترافیک و صرفه‌جویی در مصرف سوخت کمک خواهد کرد.

۴ چگونه سازمان شما به نگرانی‌های زیست‌محیطی در حین ساخت خط دو مترو پاسخ می‌دهد؟

تمام پروژه‌های عمرانی و زیربنایی که در سطح شهر و کشور به اجرا گذاشته می‌شود، ملزم به داشتن پیوست زیست‌محیطی هستند و خط دو متروی اصفهان نیز از این قاعده مستثنی نیست که بر همین اساس، مطالعات زیست‌محیطی این خط به‌طور کامل انجام شده، بررسی و تصویب شده است و تمام مراحل طراحی، اجرا و بهره‌برداری بر اساس این مطالعات و پیش‌بینی‌رود و نتایج آن نیز به صورت ادواری مورد ارزیابی و کنترل قرار می‌گیرد.

در کنار مطالعات زیست‌محیطی، پدافند غیرعامل نیز به‌عنوان یک اصل راهبردی در طراحی و اجرای پروژه‌های متروی در نظر گرفته شده است و برای تمام ایستگاه‌ها مطالعات دقیق پدافند غیرعامل انجام و ضوابط مربوطه به‌طور کامل رعایت شده است تا ایمنی زیرساخت‌ها در شرایط اضطراری و تهدیدات احتمالی تضمین شود.

یکی از نقاط قوت پروژه‌های متروی اصفهان، همکاری نزدیک با سازمان حفاظت محیط‌زیست است؛ این سازمان به صورت مستمر و ادواری، بازدیدها و کنترل‌های لازم را انجام می‌دهد تا از رعایت کامل استانداردها اطمینان حاصل شود، البته تاکنون هیچ مشکلی در این زمینه گزارش نشده و روند همکاری، سازنده و مثبت ارزیابی شده است.

پیشنهاد شهروندان، ۲۵۰ میلیارد تومان به بودجه اصفهان افزود



شهروندان دریافت و محور برنامه‌ریزی اولیه قرار می‌گیرد و سپس پروژه‌های پیشنهادی در معرض نظر و رأی مردم گذاشته می‌شود.

رئیس مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر اصفهان از کاندیدان کرد: سال گذشته حدود ۲۵۰ میلیارد تومان از پروژه‌ها به پیشنهاد مستقیم شهروندان و خارج از چارچوب اولیه مدیران شهرداری به این دوره فرایند مشارکت و این نشان داد مردم می‌توانند مسائل مهمی را مطرح

نخستین سایت‌موزه باستان‌شناسی شهری ایران در اصفهان

مدیرعامل سازمان نوسازی و بهسازی شهر اصفهان گفت: با پایان عملیات مرمت در گذر تاریخی کمر زرین، نخستین موزه باستان‌شناسی شهری کشور شکل می‌گیرد؛ پروژه‌ای که می‌تواند اصفهان را به الگویی ملی بدل کند.

گذر کمر زرین که به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شریان‌های حیاتی و تاریخی در بخش‌های مرکزی و تاریخی اصفهان واقع شده است، نه‌تنها به‌عنوان یک مسیر ارتباطی، بلکه به‌عنوان گواهی از تاریخ و تحولات فرهنگی پیش از اسلام و پس از آن به‌شمار می‌آید؛ اهمیت این پروژه از آن جهت است که گذر کمر زرین می‌تواند به‌عنوان یک پیوند میان دوره‌های مختلف تاریخی و به‌ویژه دوره‌های پیش از اسلام و اسلامی اصفهان عمل کند. علادومبران، تبدیل این گذر به یک موزه باز شهری، می‌تواند به‌عنوان الگویی نوین برای حفاظت از میراث‌فرهنگی در سایر شهرهای ایران مطرح شود؛ محمدعلی ایزدخواستی، مدیرعامل سازمان نوسازی و بهسازی شهر اصفهان در گفت‌وگو با خبرنگار فارس در اصفهان اظهار داشت: اصفهان در طول هزار سال زندگی خود، توسعه‌ای پیوسته و منسجم داشته و سلسله‌های مختلف مسیر شهرسازی یکدیگر را ادامه داده‌اند، اما در یک‌صد سال اخیر و با اجرای سیاست‌های نوین شهرسازی، این پیوستگی دچار گسست شده است؛ وی افزود: امروز مهم‌ترین مأموریت مدیریت شهری در عرصه شهر تاریخی، رفع این گسست است و پیوند دوباره گذشته با آینده شهر است، مأموریتی که بدون ترکیب بر روایت‌های تاریخی و یافته‌های باستان‌شناسی امکان‌پذیر نیست.

۴ کشف محله مدفون و کارگاه سفال‌بزی ایزدخواستی با اشاره به یافته‌های گذر کمر زرین
تصریح کرد: دو سال پیش در جریان عملیات عمرانی، بقایای یک کارگاه سفال‌بزی و سپس سازه‌های سالم یک محله تاریخی از دل خاک بیرون آمد که نشان‌دهنده وجود لایه‌های شهری ناشناخته در اصفهان است؛ مدیرعامل سازمان نوسازی و بهسازی شهر اصفهان گفت: این یافته‌ها شامل هزاران قطعه سفال و کاشی زرین‌فام است که بخشی از زندگی روزمره اصفهانیان قرون گذشته را آشکار کرده است، از ماهیت زندگی تا گذر بندی و شکل سازه‌های صنعتی آن زمان که همه در کنار هم قرار داشتند.

۴ تصمیم تاریخی مدیریت شهری
ایزدخواستی بیان کرد: مدیریت شهری تصمیم گرفت این آثار را مرمت کرده و در معرض دید عموم قرار دهد. این تصمیم، نقطه عطفی در نگاه به بافت تاریخی اصفهان محسوب می‌شود؛ چرا که به‌جای حذف آثار، آن‌ها به بخشی از زندگی امروز شهروندان تبدیل خواهند شد؛ و یک تهدید توسعه، به نقطه نقل توسعه بدل شد؛ او افزود: اینجا بود که روایت‌های کشف شده در اصل‌ترین شکل آن یعنی روایت به‌وساطه سازه‌ها و اشیای کشف شده در شکل یک موزه روزگار خواهد شد.

۴ نخستین موزه باستان‌شناسی شهری
مدیرعامل سازمان نوسازی و بهسازی شهر اصفهان گفت: گذر کمر زرین اکنون در حال تبدیل‌شدن به نخستین موزه باستان‌شناسی شهری در قالب فضای باز شهری است، موزه‌ای که مجموعه‌ای از روایت‌های تاریخی، یافته‌های باستانی و آثار مرمت‌شده را در اختیار مردم و پژوهشگران قرار می‌دهد. او افزود: این موزه می‌تواند اصفهان را به یکی از مقاصد جدید گردشگری و فرهنگی و علمی کشور بدل کند و حتی ظرفیت قرارگرفتن در فهرست پروژه‌های میراث جهانی یونسکو را دارد.

۴ گسترش تجربه کمر زرین به دیگر نقاط تاریخی
ایزدخواستی از آغاز فاز دوم مطالعات گذر کمر زرین خبر داد و اعلام کرد: هم‌زمان کارهای باستان‌شناسی در سایر سایت های باستانی هم در دستور کار قرار دارد. این مکان‌ها را مهم‌ترین نقاط تاریخی اصفهان است که می‌توانند روایت‌های پنهان و ناپیدای تاریخ این شهر را روشن کنند و به این شکل، کمر زرین به یک سایت مطالعاتی برای تدوین چارچوب پروژه‌های باستان‌شناسی شهری بدل شده که تجارب خوبی از آن تا این لحظه اخذ شده است.

۴ اصفهان، شهر روایت‌ها
گفته است: مدیرعامل سازمان نوسازی و بهسازی شهر اصفهان با اشاره به ظرفیت عظیم اصفهان در روایت‌شناسی تاریخی گفت: در زیر پوست این شهر داستان‌ها ناگفته بسیاری نهفته است که تنها با پژوهش‌های عمیق و کاوش‌های باستان‌شناسی آشکار می‌شوند. کشف این روایت‌ها می‌تواند در طراحی شهری معاصر و حتی سیاست‌های فرهنگی و گردشگری آینده اصفهان نقش تعیین‌کننده‌ای ایفاکند. وی افزود: زیر پوست اصفهان آثار ارزشمندی است که می‌تواند تصویر دقیق‌تری از اصفهان برای ما ایجاد کند و ملاقات جدی را از این شهر برای ما و گردشگران رقم بزند.

۴ حمایت از پژوهش‌های دانشگاهی و بین‌المللی

ایزدخواستی تصریح کرد: سازمان نوسازی و بهسازی شهر اصفهان تمایل دارد این روایت‌ها را گردآوری و مستندسازی کند. در این مسیر از پایان‌نامه‌های دانشگاهی و پژوهش‌های علمی حمایت و مسئله باستان‌شناسی شهری اصفهان را موردتوجه قرار خواهد داد تا پژوهشگران توجه خود را معطوف آن کنند؛ او افزود: یافته‌های کمر زرین می‌تواند زمینه همکاری‌های علمی ملی و بین‌المللی و جذب هیئت‌های پژوهشی داخلی و خارجی را هم فراهم کند که از آن حمایت می‌کنیم.

گذر کمر زرین می‌تواند به‌عنوان یک جاذبه گردشگری مهم در اصفهان شناخته شود و به معرفی تاریخ غنی این شهر کمک کند. این پروژه، به حفظ و نمایش لایه‌های تاریخی نهفته در دل شهر، می‌تواند هم‌زمان به‌عنوان یک مرکز علمی و پژوهشی، و یک جاذبه فرهنگی برای گردشگران داخلی و خارجی عمل کند؛ بنابراین، اهمیت این پروژه نه‌تنها به‌عنوان یک پروژه مرمتی و باستان‌شناسی بلکه به‌عنوان یک پروژه شهری و فرهنگی باید موردتوجه قرار گیرد تا به طور مؤثر به احیای تاریخ شهری و میراث‌فرهنگی اصفهان کمک کند.