

اصفهان قطب تولید چمن مقاوم به کم آبی در کشور

مدیرعامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اصفهان گفت: ایستگاه تحقیقاتی «محمودآباد» سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اصفهان قطب تولید چمن مقاوم به کم‌آبی در کشور است. مجتبی حقی‌نشان در گفت‌وگو با ایرنا افزود: در مجموعه محمودآباد درگذشته، گل‌های رُز، داودی، زنبق و انواع چمن تولید می‌کرد؛ اما در زمان حاضر فقط گونه‌های مقاوم به کم‌آبی مانند چمن‌های گرمسیری و سردسیری، گونه‌های علفی و پیازی در آن تولید می‌شود. مدیرعامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اصفهان تصریح کرد: هدف این سازمان با داشتن دو ایستگاه تحقیقاتی «محمودآباد» و «جروکان» تولید گل‌و گیاه نیست؛ اما برای کمک به بودجه سازمان و تأمین بخشی از هزینه‌های مجموعه‌های تحقیقاتی، گل‌و گیاه و گونه‌های خاص نیز در این محل تولید و به مناطق پانزده‌گانه شهرداری اصفهان عرضه می‌شود. او بیان داشت: گونه‌های گیاهی تولید شده در این مرکز تحقیقاتی یا معمولاً توسط بخش خصوصی تولید نمی‌شود یا تولیدات آنها پاسخگوی نیاز مناطق شهرداری اصفهان نیست. حقی‌نشان خاطرنشان کرد: چمن تولیدی این ایستگاه در حال جایگزین شدن با چمن‌های دارای نیاز آبی بالا مناطق پانزده‌گانه شهرداری است و ۱۲ هکتار وسعت مجموعه محمودآباد به تولید چمن مقام به کم‌آبی اختصاص دارد. او گفت: همچنین در ایستگاه تحقیقاتی تولید گل‌و گیاه «جروکان» با حدود پنج هکتار مساحت، گونه‌های فصلی که بخش خصوصی آنها را تولید نمی‌کند، تولید و به مناطق شهرداری عرضه می‌شود. مدیرعامل سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهرداری اصفهان اضافه کرد: تأمین نهال، درخت، درختچه و پرچسبن بر عهده واحد تولیدات گیاهی این سازمان است که پس از درخواست و ثبت نهاده‌های موردنیاز مناطق شهرداری اعم از درخت، درختچه یا چمن، به این درخواست‌ها از طریق سامانه فرایند کسب‌وکار پاسخ داده می‌شود.

اقتصاد گردشگری سیاست محوری ستاد خدمات سفر اصفهان

گروه اصفهان: نخستین جلسه شورای سیاست‌گذاری ستاد دائمی خدمات سفر شهر اصفهان ویژه نوروز ۱۴۰۴ برگزار شد. در این نشست جانشین رئیس ستاد اجرایی خدمات سفر شهر اصفهان از آغاز فعالیت این ستاد ویژه نوروز ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: اقتصاد گردشگری سیاست محوری ستاد خدمات سفر شهر اصفهان است که یکی از مصادیق آن ماندگاری بیشتر گردشگران در نصف جهان است. مهدی بقایی در نخستین جلسه شورای سیاست‌گذاری ستاد دائمی خدمات سفر شهر اصفهان ویژه نوروز ۱۴۰۴ اظهار کرد در این جلسه درباره سیاست‌ها و برنامه‌های ضروری برای نوروز ۱۴۰۴ بحث و تبادل نظر شد. او با بیان اینکه از امروز تمام کمیته‌های ستاد خدمات سفر شهر اصفهان جلاست خود را آغاز می‌کنند، افزود در رابطه با چند مسئله باید به جمع‌بندی برسیم. از جمله اینکه اقتصاد گردشگری ستاد ستاد محوری ستاد خدمات سفر شهر اصفهان است که یکی از مصادیق آن ماندگاری بیشتر گردشگران در نصف جهان است. البته اقتصاد گردشگری موارد بیشتری دارد که در جلسات آینده به جمع‌بندی خواهیم رسید. جانشین رئیس ستاد اجرایی خدمات سفر شهر اصفهان با اشاره به اهمیت اقتصاد گردشگری تصریح کرد: هر گردشگری که وارد یک شهر می‌شود، باید علاوه بر اینکه امکان استفاده از ظرفیت‌های گردشگری را داشته باشد، از لحاظ اقتصادی نیز سود ببرد. بقایی با بیان اینکه بعضی خدمات قابل ارائه به گردشگران باید به بخش خصوصی سپرده داده‌ام؛ داد. اسکان مسافران در حال حاضر بر عهده هتل‌ها است که بخشی از آن را ازانس‌های گردشگری می‌توانند انجام دهند، در این حالت علاوه بر اینکه گردشگر خدمات خوبی دریافت می‌کند، شهر نیز از سود اقتصادی بهره‌مند می‌شود. او خاطرنشان کرد: امیدوارم بتوانیم در رابطه با اسکان کار مشترکی با سایر شهرها انجام دهیم و یک اتفاق گردشگری درون‌استانی را تجربه کنیم. در ادامه این نشست معاون برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه جانشین شهردار اصفهان با تأکید بر لزوم تمرکز روی جاذبه‌های جدید و رویدادهای ویژه گردشگری در این کلان‌شهر در ایام نوروز گفت: منافع گردشگری باید برای تمام نقاط شهر ایجاد شود و باتوجهبه ظرفیت شهر برنامه‌ریزی‌ها صورت گیرد. سعید ابراهیمی اظهار کرد: استراتژی‌های گردشگران تغییر کرده است، بنابراین باید باتوجهبه شرایط اقتصادی کشور رویکردی که به نشاط اجتماعی کمک می‌کند را در نظر بگیریم. او افزود: برنامه‌ریزی‌های لازم قبل از آغاز سفرهای نوروزی باید موردتوجه قرار گیرد و وبگاه قوی و به‌روز داشته باشیم، همچنین اپلیکیشن «اصفهان‌من» را در کشور معرفی کنیم. معاون برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی شهردار اصفهان با تأکید بر لزوم تمرکز روی جاذبه‌های جدید و رویدادهای ویژه گردشگری در این کلان‌شهر در ایام نوروز گفت: منافع گردشگری برای همه نقاط شهر باید ایجاد شود و باتوجهبه ظرفیت شهر برنامه‌ریزی‌ها صورت گیرد.

جستجوراه‌حل نهایی برای کاهش ترافیک در بزرگراه شهید خرازی

بزرگراه شهید خرازی در مسیر رینگ سوم ترافیکی کلان‌شهر اصفهان سال‌ها به یکی از گره‌های کور ترافیکی این شهر تبدیل شده بود؛ ازاین‌رو در دوره ششم مدیریت شهری اصفهان با اجرای طرح تعریض، تا حد زیادی از ترافیک سرسام‌آور نجات پیدا کرد، اما برای رفع کامل این مشکل لازم است اقدامات دیگری نیز انجام شود.

به گزارش ایمن‌ا، امروزه ترافیک در بسیاری از کلان‌شهرهای کشورهای درحال توسعه به مسئله‌ای بفرج تبدیل شده است؛ افزایش مهاجرت به شهرها، تمایل مردم به داشتن خودروهای شخصی برای افراد مختلف خانواده و تنوع نداشتن گونه‌های حمل‌ونقل عمومی، بسیاری اوقات خیابان‌های شهرهای بزرگ را به پارکینگ عظیم تبدیل کرده است. «توقف خودروهای روشن» روزانه هزاران لیتر بنزین را تلف می‌کند و آلودگی ناشی از دود آن‌ها بسیاری اوقات از حد مجاز فراتر رفته است و سلامت مردم را تهدید می‌کند؛ ارزش اقتصادی از دست‌رفته در نتیجه تصادفات، به طور معمول در محدوده یک تا دو درصد تولید ناخالص ملی است و برای رفع این مشکل باید راهکارهای اساسی مدیریتی و اجرایی موردتوجه قرار گیرد. برخی کارشناسان حوزه حمل‌ونقل بر این باور هستند عوامل متعددی در تشدید ترافیک شهرها که در بسیاری از محله‌ها و کوچه‌س کوچمه‌های شهر نیز تسری پیدا کرده است، نقش‌آفرین است و اگر برای این چالش شهر به‌سرعت کاری انجام نشود، بیش از گذشته بحران اتفاق وقت شهروندان پشت ترافیک‌های سنگین خواهیم بود. بزرگراه شهید خرازی که در رینگ سوم ترافیکی اصفهان واقع شده است، به دلیل تداخل رنگ‌های حفاظتی این کلان‌شهر از سال‌ها پیش در بسیاری از ساعات روز ترافیک سنگین داشت که موجب کلافه شدن شهروندان و مسافران می‌شد. زیرا رینگ سوم از این بزرگراه و بزرگراه‌های شهیدان رهایی‌پور، چمران، اردستانی، آقابابایی، صیاد شیرازی، همت، کشوری، پل شهدای دفاع مقدس، شهدای صفه، شهید اقارب پرست، میرزا کوچک‌خان و پل وحید تشکیل شده است و در بیشتر مواقع حداقل پل وحید تا پایان بزرگراه شهید خرازی بار ترافیکی تردد خودروها را با کندی همراه می‌کند. ازاین‌رو معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان برای رفع گلوگاه ترافیکی بزرگراه شهید خرازی مطالعاتی انجام داد، همچنین طراحی پل روگذر صاحب‌روضات برای اتصال خیابان‌های آذرمهر و صاحب‌روضات در دستور کار شهرداری اصفهان قرار گرفت تا با اتصال این دو خیابان از طریق احداث پل روگذر از روی بزرگراه شهید خرازی ترافیک خیابان‌های آتشگاه و این بزرگراه کاهش پیدا کند. بر اساس بررسی‌ها و مطالعات انجام شده، همچنین تصویب طرح نهایی، با حذف فضای سبز بزرگراه شهید خرازی، حداقل خیابان شهید اشرفی اصفهانی و خیابان آتشگاه و اضافه‌شدن به خط سوارهو باتوجهبه تبادل‌ها و رمپ‌ها، بازگشایی و روان‌سازی ترافیکی در بزرگراه صورت گرفت؛ طراحی این پروژه در اداره طراحی شهرداری انجام شد و به‌زمان با پل صاحب روضات که خیابان صاحب‌روضات را به خیابان بهستان متصل کرد، تعریض بزرگراه شهید خرازی نیز صورت گرفت، اما به‌رغم کاهش محسوس ترافیک، همچنان تردد در این بزرگراه با مشکلاتی همراه است.

کا بهبود اساسی در کاهش ترافیک غرب اصفهان با احداث نیمه غربی رینگ چهارم
محمد نورصالحی، رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان می‌گوید: احداث بزرگراه شهید خرازی به کاهش ترافیک بخش غربی شهر اصفهان کمک زیادی کرد؛ اما به‌مروزمان با افزایش جمعیت و تردد خودروها، همچنین افزایش سفرهای شهری، این بزرگراه به محل تجمع خودروها و ترافیک سنگین تبدیل شد که نارضایتی شهروندان را به همراه داشت. او می‌افزاید: مطالعات زیادی در دوره‌های مختلف مدیریت شهری اصفهان برای تعیین مسیرهای جایگزین بزرگراه شهید خرازی انجام شد؛ یکی از این موارد آن بود که تاحدامکان با حذف فضای سبز حاشیه بزرگراه و افزودن آن به مسیر باند تردد خودروها تعریض بزرگراه اتفاق بیفتد. رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان تصریح می‌کند: در دوره‌های قبل مدیریت شهری

نیز این موضوع مطرح شد، اما به‌تعمیق افتاده بود تا اینکه در دوره ششم مدیریت شهری اصفهان علاوه بر مطالعات میدانی و آساری، از طریق نرم‌افزارهای هوشمندنی که در اختیار معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان قرار دارد و با دریافت عرض گذرها، جهت عبور و آمار روزانه تردها، متناسب با اتفاقات، میزان حجم ترافیک را اعلام می‌کند؛ بررسی‌های لازم انجام و مسجل شد که جمع‌آوری فضای سبز حاشیه بزرگراه و اضافه‌شدن به عرض آن در کاهش ترافیک بسیار مؤثر خواهد بود. ترافیک سنگین داشت که موجب کلافه شدن شهروندان و مسافران می‌شد. زیرا رینگ سوم از این بزرگراه و بزرگراه‌های شهیدان رهایی‌پور، چمران، اردستانی، آقابابایی، صیاد شیرازی، همت، کشوری، پل شهدای دفاع مقدس، شهدای صفه، شهید اقارب پرست، میرزا کوچک‌خان و پل وحید تشکیل شده است و در بیشتر مواقع حداقل پل وحید تا پایان بزرگراه شهید خرازی بار ترافیکی تردد خودروها را با کندی همراه می‌کند. ازاین‌رو معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان برای رفع گلوگاه ترافیکی بزرگراه شهید خرازی مطالعاتی انجام داد، همچنین طراحی پل روگذر صاحب‌روضات برای اتصال خیابان‌های آذرمهر و صاحب‌روضات در دستور کار شهرداری اصفهان قرار گرفت تا با اتصال این دو خیابان از طریق احداث پل روگذر از روی بزرگراه شهید خرازی ترافیک خیابان‌های آتشگاه و این بزرگراه کاهش پیدا کند. بر اساس بررسی‌ها و مطالعات انجام شده، همچنین تصویب طرح نهایی، با حذف فضای سبز بزرگراه شهید خرازی، حداقل خیابان شهید اشرفی اصفهانی و خیابان آتشگاه و اضافه‌شدن به خط سوارهو باتوجهبه تبادل‌ها و رمپ‌ها، بازگشایی و روان‌سازی ترافیکی در بزرگراه صورت گرفت؛ طراحی این پروژه در اداره طراحی شهرداری انجام شد و به‌زمان با پل صاحب روضات که خیابان صاحب‌روضات را به خیابان بهستان متصل کرد، تعریض بزرگراه شهید خرازی نیز صورت گرفت، اما به‌رغم کاهش محسوس ترافیک، همچنان تردد در این بزرگراه با مشکلاتی همراه است.

اصفهان با احداث نیمه غربی رینگ چهارم
محمد نورصالحی، رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان می‌گوید: احداث بزرگراه شهید خرازی به کاهش ترافیک بخش غربی شهر اصفهان کمک زیادی کرد؛ اما به‌مروزمان با افزایش جمعیت و تردد خودروها، همچنین افزایش سفرهای شهری، این بزرگراه به محل تجمع خودروها و ترافیک سنگین تبدیل شد که نارضایتی شهروندان را به همراه داشت. او می‌افزاید: مطالعات زیادی در دوره‌های مختلف مدیریت شهری اصفهان برای تعیین مسیرهای جایگزین بزرگراه شهید خرازی انجام شد؛ یکی از این موارد آن بود که تاحدامکان با حذف فضای سبز حاشیه بزرگراه و افزودن آن به مسیر باند تردد خودروها تعریض بزرگراه اتفاق بیفتد. رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان تصریح می‌کند: در دوره‌های قبل مدیریت شهری

طراحی شده است و در حال حاضر هیچ گره ترافیکی وجود ندارد، چرا که تمام معابر به هم راه دارد، هرچند به‌مروززمان بعضی از خیابان‌ها را از بین بردند. او با بیان اینکه برای تدوین و بازنگری طرح جامع و تفصیلی باید مشاوراتی را انتخاب کنیم که دیدگاه بلندی داشته باشند می‌افزاید: بیشتر معابری که در طرح تفصیلی در نظر گرفته می‌شود با عرض کم است و تنها استانداردهای امروز در نظر گرفته می‌شود، نه آینده، ازاین‌رو هرچه پیش می‌رویم وضعیت حمل‌ونقل بدتر می‌شود، چرا که تعداد خودروها سال‌به‌سال افزایش پیدا می‌کند و معابر پاسخگوی آن‌ها نیست. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان با انتقاد از نحوه طراحی و اجرای بزرگراه شهید خرازی تصریح می‌کند: بزرگراه، اتوبان و خیابان استانداردهای مشخصی دارد، اما استانداردها در بزرگراه شهید خرازی رعایت نشده و در واقع یک خیابان احداث شده است. فالاح با بیان اینکه در دوره چهارم مدیریت شهری اصفهان یکی از سوالاتی که مطرح کردم، درباره عرض این بزرگراه و دلیل اجراشدن باند‌های کنسروی آن بود، اما همه می‌دهند: تنها پاسخی که از سوی برخی مدیران شهرداری گرفتیم این بود که در این مکان ساخت‌وساز انجام شده بود و هزینه آزادسازی برای شهرداری به‌شدت سنگین بود؛ ازاین‌رو این گونه با عرض کم طراحی کردیم، در نتیجه می‌توان گفت که آزادسازی‌ها بر اساس استانداردهای لازم انجام نشده است. او با بیان اینکه سال‌های ابتدایی احداث بزرگراه، این مسیر پاسخگوی ترافیک روان خودروها بود؛ اما در حال حاضر این‌چنین نیست؛ ازاین‌رو باید تألییر جدیدی اندیشیده شود. می‌گوید: یکی از راه‌حل برای بازگشایی گره ترافیکی بزرگراه شهید خرازی این بود که خیابان کمکی احداث شود، البته دراین رابطه اقدامات ناقصی انجام شد، اما هنوز به‌صورت کامل احداث نشده است و معتقدم یکی از مواردی که می‌تواند ترافیک این خیابان را کاهش دهد، احداث کامل خیابان کمکی این بزرگراه است. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان با بیان اینکه برای آینده شهر و رفع گره‌های ترافیکی باید اقدامات دیگری انجام شود، هرچند هزینه سرسام‌آوری دارد، گفت: در این راستا پیشنهاد می‌کنم خیابان‌های زیرزمینی احداث شود، زیرا دیگر امکان فاصله معبرهای ورود و خروج در بزرگراه بسیار اما می‌توانیم معبرهای ورود و خروج را به سطح زیر زمین احداث کنیم؛ شاید این پیشنهاد در نگاه نخست غیرممکن به نظر برسد، اما در کشورهای اروپایی شاهد این اقدام هستیم، حتی در تهران تونل‌هایی احداث می‌شود که همچون خیابان‌های زیرزمینی حرکت خودروها چندین کیلومتر زیر زمین انجام می‌شود. او تصریح می‌کند: مشاوران بسیار قوی باید به کارگیری شوند تا طبق طرح مطالعاتی، در بزرگراه شهید خرازی و خیابان‌هایی که گره ترافیکی دارند، خودروها به زیر زمین انتقال داده شوند و این موضوع شدنی است. همان‌طور که مترو برای حمل‌ونقل شهروندان احداث می‌شود، باید خیابانی نیز زیر شهر احداث شود. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان ادامه می‌دهد: شاید

جستجوراه‌حل نهایی برای کاهش ترافیک در بزرگراه شهید خرازی



در حال حاضر جرقه این طرح زده شود، اما ۳۰ سال آینده اجرا شود، اما اگر بخوایم ۵۰۰ سال آینده شهر اصفهان را در نظر بگیریم، فالاح با بیان اینکه مسکن‌های روزبازدهی از جمله احداث خیابان‌های کمکی و هدایت خودروها به مشاوراتی را انتخاب کنیم که دیدگاه بلندی داشته باشند، می‌افزاید: بیشتر معابری که در طرح تفصیلی در نظر گرفته می‌شود با عرض کم است و تنها استانداردهای امروز در نظر گرفته می‌شود، نه آینده، ازاین‌رو هرچه پیش می‌رویم وضعیت حمل‌ونقل بدتر می‌شود، چرا که تعداد خودروها سال‌به‌سال افزایش پیدا می‌کند و معابر پاسخگوی آن‌ها نیست. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان با انتقاد از نحوه طراحی و اجرای بزرگراه شهید خرازی تصریح می‌کند: بزرگراه، اتوبان و خیابان استانداردهای مشخصی دارد، اما استانداردها در بزرگراه شهید خرازی رعایت نشده و در واقع یک خیابان احداث شده است. فالاح با بیان اینکه در دوره چهارم مدیریت شهری اصفهان یکی از سوالاتی که مطرح کردم، درباره عرض این بزرگراه و دلیل اجراشدن باند‌های کنسروی آن بود، اما همه می‌دهند: تنها پاسخی که از سوی برخی مدیران شهرداری گرفتیم این بود که در این مکان ساخت‌وساز انجام شده بود و هزینه آزادسازی برای شهرداری به‌شدت سنگین بود؛ ازاین‌رو این گونه با عرض کم طراحی کردیم، در نتیجه می‌توان گفت که آزادسازی‌ها بر اساس استانداردهای لازم انجام نشده است. او با بیان اینکه سال‌های ابتدایی احداث بزرگراه، این مسیر پاسخگوی ترافیک روان خودروها بود؛ اما در حال حاضر این‌چنین نیست؛ ازاین‌رو باید تألییر جدیدی اندیشیده شود. می‌گوید: یکی از راه‌حل برای بازگشایی گره ترافیکی بزرگراه شهید خرازی این بود که خیابان کمکی احداث شود، البته دراین رابطه اقدامات ناقصی انجام شد، اما هنوز به‌صورت کامل احداث نشده است و معتقدم یکی از مواردی که می‌تواند ترافیک این خیابان را کاهش دهد، احداث کامل خیابان کمکی این بزرگراه است. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان با بیان اینکه برای آینده شهر و رفع گره‌های ترافیکی باید اقدامات دیگری انجام شود، هرچند هزینه سرسام‌آوری دارد، گفت: در این راستا پیشنهاد می‌کنم خیابان‌های زیرزمینی احداث شود، زیرا دیگر امکان فاصله معبرهای ورود و خروج در بزرگراه بسیار اما می‌توانیم معبرهای ورود و خروج را به سطح زیر زمین احداث کنیم؛ شاید این پیشنهاد در نگاه نخست غیرممکن به نظر برسد، اما در کشورهای اروپایی شاهد این اقدام هستیم، حتی در تهران تونل‌هایی احداث می‌شود که همچون خیابان‌های زیرزمینی حرکت خودروها چندین کیلومتر زیر زمین انجام می‌شود. او تصریح می‌کند: مشاوران بسیار قوی باید به کارگیری شوند تا طبق طرح مطالعاتی، در بزرگراه شهید خرازی و خیابان‌هایی که گره ترافیکی دارند، خودروها به زیر زمین انتقال داده شوند و این موضوع شدنی است. همان‌طور که مترو برای حمل‌ونقل شهروندان احداث می‌شود، باید خیابانی نیز زیر شهر احداث شود. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان ادامه می‌دهد: شاید

طراحی شده است و در حال حاضر جرقه این طرح زده شود، اما ۳۰ سال آینده اجرا شود، اما اگر بخوایم ۵۰۰ سال آینده شهر اصفهان را در نظر بگیریم، فالاح با بیان اینکه مسکن‌های روزبازدهی از جمله احداث خیابان‌های کمکی و هدایت خودروها به مشاوراتی را انتخاب کنیم که دیدگاه بلندی داشته باشند، می‌افزاید: بیشتر معابری که در طرح تفصیلی در نظر گرفته می‌شود با عرض کم است و تنها استانداردهای امروز در نظر گرفته می‌شود، نه آینده، ازاین‌رو هرچه پیش می‌رویم وضعیت حمل‌ونقل بدتر می‌شود، چرا که تعداد خودروها سال‌به‌سال افزایش پیدا می‌کند و معابر پاسخگوی آن‌ها نیست. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان با انتقاد از نحوه طراحی و اجرای بزرگراه شهید خرازی تصریح می‌کند: بزرگراه، اتوبان و خیابان استانداردهای مشخصی دارد، اما استانداردها در بزرگراه شهید خرازی رعایت نشده و در واقع یک خیابان احداث شده است. فالاح با بیان اینکه در دوره چهارم مدیریت شهری اصفهان یکی از سوالاتی که مطرح کردم، درباره عرض این بزرگراه و دلیل اجراشدن باند‌های کنسروی آن بود، اما همه می‌دهند: تنها پاسخی که از سوی برخی مدیران شهرداری گرفتیم این بود که در این مکان ساخت‌وساز انجام شده بود و هزینه آزادسازی برای شهرداری به‌شدت سنگین بود؛ ازاین‌رو این گونه با عرض کم طراحی کردیم، در نتیجه می‌توان گفت که آزادسازی‌ها بر اساس استانداردهای لازم انجام نشده است. او با بیان اینکه سال‌های ابتدایی احداث بزرگراه، این مسیر پاسخگوی ترافیک روان خودروها بود؛ اما در حال حاضر این‌چنین نیست؛ ازاین‌رو باید تألییر جدیدی اندیشیده شود. می‌گوید: یکی از راه‌حل برای بازگشایی گره ترافیکی بزرگراه شهید خرازی این بود که خیابان کمکی احداث شود، البته دراین رابطه اقدامات ناقصی انجام شد، اما هنوز به‌صورت کامل احداث نشده است و معتقدم یکی از مواردی که می‌تواند ترافیک این خیابان را کاهش دهد، احداث کامل خیابان کمکی این بزرگراه است. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان با بیان اینکه برای آینده شهر و رفع گره‌های ترافیکی باید اقدامات دیگری انجام شود، هرچند هزینه سرسام‌آوری دارد، گفت: در این راستا پیشنهاد می‌کنم خیابان‌های زیرزمینی احداث شود، زیرا دیگر امکان فاصله معبرهای ورود و خروج در بزرگراه بسیار اما می‌توانیم معبرهای ورود و خروج را به سطح زیر زمین احداث کنیم؛ شاید این پیشنهاد در نگاه نخست غیرممکن به نظر برسد، اما در کشورهای اروپایی شاهد این اقدام هستیم، حتی در تهران تونل‌هایی احداث می‌شود که همچون خیابان‌های زیرزمینی حرکت خودروها چندین کیلومتر زیر زمین انجام می‌شود. او تصریح می‌کند: مشاوران بسیار قوی باید به کارگیری شوند تا طبق طرح مطالعاتی، در بزرگراه شهید خرازی و خیابان‌هایی که گره ترافیکی دارند، خودروها به زیر زمین انتقال داده شوند و این موضوع شدنی است. همان‌طور که مترو برای حمل‌ونقل شهروندان احداث می‌شود، باید خیابانی نیز زیر شهر احداث شود. عضو شورای اسلامی شهر اصفهان ادامه می‌دهد: شاید

آقای با بیان اینکه به‌تازگی تعدادی راهکار برای این موضوع در نظر گرفته شده است، تصریح می‌کند: با احداث لوب در تقاطع امام خمینی (ره) و بزرگراه شهید رهایی‌پور، ترافیک‌های که به سمت غرب بزرگراه شهید خرازی و آتشگاه حرکت می‌کنند، می‌توانند از کنسروی بزرگراه شهید خرازی وارد خیابان شهیدان یا صمدیه لیاف شوند که این اتفاق تا حدی زیادی تأثیرگذار است. او با اشاره به اجرای طرح تعریض بخشی از بزرگراه شهید خرازی می‌گوید: طبق طرح‌های ورود و خروج در بزرگراه بسیار به هم نزدیک است، طبق این‌نامه این فاصله باید ۴۰۰ متر باشد، اما کمتر از ۳۰۰ متر است، ازاین‌رو باید یک خط عرض به بزرگراه اضافه شود که همین اقدام نیز انجام شده است. مدیرکل اجرایی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری اصفهان ادامه می‌دهد: به دلیل روان‌سازی در فاصله میان رمپ‌های ورود و خروج، اضافه فضای سبز حذف و به مسیر بزرگراه اضافه شد که بین ۲۰ تا ۲۵ درصد در کاهش ترافیک مؤثر بوده است، چرا که در حال حاضر سه لاین عبور خودروها به چهار لاین افزایش پیدا کرده است. آقای تصریح می‌کند: در حال حاضر فاز پنجم طرح تعریض بزرگراه شهید خرازی به پایان رسیده و اجرای فاز نهایی پروژه در دستور کار شهرداری است.

بهره‌برداری از ۷۰ پروژه شهری اصفهان تا ابتدای ۱۴۰۴

شمال شهر به‌منظور تأمین آب بازیافتی برای فضای سبز اطراف شهر در حال انجام است.
سامع با بیان اینکه مدیریت پسماند و طرح‌های مرتبط با زباله‌سوزها و RDF نیز یکی دیگر از مباحث مطرح‌شده است، گفت: در این بخش، فراخون‌هایی برای جذب سرمایه‌گذار منتشر شده است و در پروژه RDF سرمایه‌گذار مشخص شده و هدف این است که ضایعات پلاستیک و کاغذ به سوخت صنایعی همچون کارخانه‌های سیمان تبدیل شود.
او افزود: تاکنون ۲۰ گروه از ۴۰ پروژه بهره‌های اولویت‌دار شهر اصفهان مورد بررسی قرار گرفته است.
نایب‌رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان با بیان اینکه تأمین منابع مالی به دلیل وضعیت اقتصادی شهر و کشور و رکود ساخت‌وساز یکی از چالش‌های مهم پروژه‌های شهری است، ادامه داد: شهرداری برای تأمین منابع مالی از روش‌های مختلفی همچون فروش اسلک به‌منظور سرمایه‌گذاری، صدور اوراق مالی، عوارض آلان‌دگی و ارزش‌افزوده استفاده می‌کند.
سامع گفت: تمام این منابع به طور دقیق اولویت‌بندی و جدول پرداخته نیز تنظیم شده است و تا روند پیشرفت پروژه‌ها بدون مشکل تأمین مالی ادامه پیدا کند.



۱۱ تکمیل شود، ادامه داد: انتظار می‌رود این پروژه نیز تا دو ماه آینده به بهره‌برداری برسد و در اختیار شهروندان قرار گیرد.
نایب‌رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان خاطرنشان کرد: مباحث درباره تأمین منابع آب پایدار برای شهر اصفهان در حال بررسی است و پروژه‌های مرتبط با تصفیه‌خانه‌های آب در بخش‌های مختلف به‌ویژه در

راه‌اندازی ۵۰ پروژه نیروگاه خورشیدی در تیران

رئیس کمیته امداد تیران و کرون گفت: اسمال با توزیع تسهیلات بانکی قرض‌الحسنه توسط کمیته امداد ۵۰ پروژه نیروگاه خورشیدی خانگی نیمه‌صنعتی در این شهرستان راه‌اندازی شد.
اردشیر فرخ‌وند در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: اسمال ۷۳۰ میلیارد ریال تسهیلات قرض‌الحسنه اشتغال‌زایی برای مددجویان کمیته امداد و دهک‌های پایین جامعه به تیران و کرون اختصاص‌یافته که به طرح‌های اشتغال‌زایی اختصاص پیدا می‌کند و افزود: راه‌اندازی نیروگاه‌های خورشیدی خانگی و نیمه‌صنعتی جز طرح‌های اشتغال‌زایی است که متقاضیان با دریافت وام تا سقف دو میلیارد ریال فرصت درامدی برای خود ایجاد کرده و در تأمین برق موردنیاز هم نقش دارد. رئیس کمیته امداد تیران و کرون با بیان اینکه راه‌اندازی نیروگاه‌های خورشیدی جز طرح‌های اشتغال آفرینی است، تصریح کرد: اسمال ۵۰ مورد نیروگاه راه‌اندازی شده و فرایند توزیع اعتبارات همچنان ادامه دارد. فرخ‌وند اضافه کرد: طی سال‌های گذشته نزدیک به ۱۰۰ مورد از نیروگاه‌های خورشیدی خانگی و نیمه‌صنعتی با دریافت این تسهیلات ایجاد شده است. به گفته او، راه‌اندازی کسب‌وکارهای جدید با دریافت این تسهیلات به پایین جامعه کمک کرده و میزان وابستگی به نهادهای حمایتی را کاهش می‌دهد. رئیس کمیته امداد تیران و کرون به احداث ۳۰ مسکن ویژه مددجویان تحت پوشش این نهاد اشاره و اظهار کرد: ساخت منازل با ارائه وام قرض‌الحسنه، تسهیلات بلاعوض، کمک خیرین و آورده مددجویان احداث می‌شود و در اختیار آنان قرار می‌گیرد. فرخ‌وند به همکاری بنیاد مسکن انقلاب اسلامی اشاره کرد و یادآور شد: در احداث این منازل نهادهای اداری مثل بنیاد مسکن و ادارات خدمات‌رسان همکاری می‌کنند و انشعابات رایگان دارند. او با بیان اینکه اشتغال و مسکن مددجویان حائز اهمیت است، اظهار کرد: کمک به رفع نیازهای اولیه زندگی با کمک خیران و حمایت‌های کمیته امداد انجام می‌شود که کمک به اشتغال در زندگی آنان با ارائه تسهیلات بانکی اشتغال‌زایی زندگی مهمی در کاهش محیات داشته است. و به عزت‌نفس آنان هم کمک می‌کند. رئیس کمیته امداد تیران و کرون اضافه کرد: بیماری یکی از چالش‌های زندگی مددجویان این نهاد حمایتی است که هزینه‌های زیادی را به آنان تحمیل می‌کند. فرخ‌وند خاطرنشان کرد: اسمال ۳۱ میلیارد ریال وام کارگشایی برای رفع نیازهای زندگی مددجویان مثل تأمین داروی موردنیاز اختصاص‌یافته که قرض‌الحسنه است.

نجف‌آباد نیازمند احداث کتابخانه عمومی جدید است

رئیس اداره کتابخانه عمومی شهرستان نجف‌آباد گفت: باتوجهبه توسعه شهر نجف‌آباد احداث یک باب کتابخانه عمومی در شمال این شهر نیاز است.
احمد احمدی در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: شهر نجف‌آباد سال‌های اخیر توسعه پیدا کرده و شهرنشینی در این خطه افزایش یافته به همین دلیل افزایش زیرساخت‌های فرهنگی از جمله کتابخانه عمومی نیاز است. او افزود: احداث یک باب کتابخانه عمومی در شمال این شهر ضرورت دارد که به دلیل نبود زمین و اعتبار مالی این امر تاکنون تحقق نشده در صورت شرکت شهرداری امکان راه‌اندازی این نهاد فرهنگی امکان‌پذیر خواهد بود. رئیس اداره کتابخانه عمومی نجف‌آباد با بیان اینکه ۱۹ باب کتابخانه عمومی در این شهرستان فعالیت می‌کنند، تصریح کرد: ۱۳ هزار نفر عضو این مراکز هستند. به گفته احمدی، ۱۲ باب از کتابخانه‌های عمومی این شهرستان مستقل بوده و مابقی به‌صورت مشارکتی توسط نهاد عمومی کتابخانه‌های عمومی و سازمان‌های دیگر مثل شهرداری‌ها راه‌اندازی شده است. او با بیان اینکه دو باب کتابخانه عمومی نیز در شهر هفق و روستای نهضت آباد در حال احداث است، خاطرنشان کرد: کتابخانه هفق در بخش مهردشت در زمینی به وسعت ۶۰۰ مترمربع توسط خبرن در حال احداث است و دهیاری روستای نهضت آباد نیز یک پروژه کتابخانه عمومی را در دست اقدام دارد. رئیس اداره کتابخانه عمومی شهرستان نجف‌آباد یادآور شد: کتابخانه روستای نهضت آباد در حال حاضر ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد که پس از تکمیل ساختمان آن تجهیز به امکانات و منابع کتاب خواهد شد. احمدی منابع کتاب کل کتابخانه‌های عمومی شهرستان نجف‌آباد را ۳۰۰ هزار جلد اعلام و اظهار کرد: خیرین در تأمین منابع کتاب همکاری دارند و هر قدر این حوزه تقویت شود، میزان مطالعه و آقبال عمومی برای مراجعه به این مراکز افزایش می‌یابد. او اظهار کرد: همکاری شهرداری‌ها در پرداخت سهم کتابخانه‌های عمومی در راستای تقویت زیرساخت‌ها و اجرای برنامه‌های کتاب‌خوانی مؤثر خواهد بود که شهرداری‌های این شهرستان همراهی دارند. رئیس اداره کتابخانه عمومی شهرستان نجف‌آباد به برگزاری مسابقات کتاب‌خوانی، طرح‌های فرهنگی و معرفی کتاب در این مراکز اشاره و اظهار کرد: دعوت از دانش‌آموزان مدارس برای بازدید از کتابخانه‌های عمومی برای افزایش حضور این قشر و گسترش فرهنگ کتاب‌خوانی انجام می‌شود.