

خبر

خط یک متروی اصفهان در

مسیر توسعه

رئیس کمیسیون هوشمندسازی و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: ادامه خط یک متروی اصفهان با هدف آسان شدن تردد دانشجویان دانشگاه صنعتی، بهبود دسترسی به مراکز درمانی و خدمت‌رسانی به ساکنان منطقه دنبال می‌شود و در صورت تحقق ظرفیت‌های توسعه‌ای، امکان اتصال این خط به شاهین‌شهر نیز فراهم خواهد شد.
ابوالفضل قربانی اظهار کرد: ادامه خط یک متروی اصفهان دو هدف اصلی را دنبال می‌کند: نخست، خدمت‌دهی و جابه‌جایی راحت‌تر دانشجویان که امروزه به دغدغه‌ای بزرگ برای آن‌ها تبدیل شده است به‌ویژه برای دانشجویان دانشگاه صنعتی که تا پیش از این با استفاده از اتوبوس‌ها و سرفاصله‌های زمانی بسیار طولانی تردد می‌کردند او افزود: هدف دوم این پروژه، خدمت‌رسانی به اهالی این منطقه به‌ویژه بخش درمانی کودکان است که این اقدام می‌تواند در این زمینه بسیار موثر واقع شود.
رئیس کمیسیون هوشمندسازی و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: ویژگی بارز این خط اجرای آن در سه حالت انحصاری است؛ به‌گونه‌ای که یک بخش آن زیرزمین، بخشی روی زمین و بخش دیگر در ارتفاع قرار دارد و ساختار منحصربفردی به آن می‌بخشد. او ادامه داد: ادامه خط یک متروی اصفهان می‌تواند به شاهین‌شهر نیز متصل شود، چراکه اهالی آن منطقه نیز تقاضای بسیار زیادی برای اجرای این پروژه دارند؛ این اقدام یک کار بسیار مناسب و تکمیلی است که می‌تواند میزان بهره‌وری خط یک مترو را به‌شدت افزایش دهد.

ارزیابی شاخص‌های بهره‌وری حمل‌ونقل در مناطق پانزده‌گانه

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان از تدوین شاخص‌های بهره‌وری و ارزیابی عملکرد حوزه ترافیک مناطق پانزده‌گانه و ناژوان، برنامه‌ریزی برای آموزش فرهنگ ترافیک در مدارس و پارک‌های ترافیکی و پیگیری اصلاحات هندسی، این‌سمن‌های گذرگاه‌های عابر پیاده و رفع کلافه‌های ترافیکی اطراف مراکز آموزشی خیراد.
سید ساکت با تشریح اقدامات ستادی، نظارتی و هماهنگی‌های اجرایی اظهار کرد: استقرار نظام برنامه‌ریزی دقیق و پایش مستمر عملکرد مناطق، اولویت اصلی معاونت است، در همین راستا، شاخص‌های اختصاصی بهره‌وری و ارزیابی عملکرد سالانه حوزه‌های ترافیک مناطق پانزده‌گانه و ناژوان تدوین و نهایی شده است و فرهنگ استاندارد ثبت اطلاعات پروژه‌ها، اعتبارات و جهت یکپارچه‌سازی گزارش‌های مالی و اجرایی به مناطق ابلاغ شد. او با اشاره به هماهنگی‌های ستادی برای بازگشایی مدارس و اقامات آموزشی افزود: جلسات هماهنگی کار گروه آموزش فرهنگ ترافیک با تمرکز بر اجرای طرح‌های آموزشی دانش آموزی در پارک‌های ترافیک و مدارس منتخب برگزار و تقویم اجرایی کارگاه‌های آموزشی فرهنگ ترافیک برای ماه‌های آتی تدوین شده است؛ هم‌زمان هماهنگی‌های بین‌بخشی با پلیس راهور برای شناسایی و رفع نقاط پرحادثه و روان‌سازی کلافه‌های ترافیکی اطراف مراکز آموزشی صورت گرفت.
معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان درباره پروژه‌های خرد اجرایی و اصلاحات هندسی در سطح معابر گفت: بازدهی‌های میدانی کارشناسان ستاد از پروژه‌های آرام‌سازی، ساماندهی گذرگاه‌های عابر پیاده، نصب و بهسازی علائم و تجهیزات ترافیکی در مناطق مختلف انجام و جدول زمان‌بندی اجرای اصلاحات هندسی مصوب بر اساس اولویت‌بندی دسترسی‌های محلی و مصوبات کمیته‌های فنی ترافیک تعیین شده است. ساکت با اشاره به پایش مستمر طرح‌های اجرایی خاطرنشان کرد: جلسات کمیته‌های فنی و شورای مدیران ستادی به‌طور منظم جهت رفع موانع اجرایی پروژه‌ها، تسریع در فرایندهای مالی و نظارت بر رعایت استانداردهای فنی در اجرای خاک‌کشی‌ها، آرامسازی و تابلوهای راهنمای مسیر معابر پیگیری می‌شود.

افزایش ۱۱۶ درصدی پرداخت کرایه اتوبوس با QR اصفهان

من

استفاده از QR کد اپلیکیشن اصفهان من برای پرداخت کرایه اتوبوس طی مهر با رشد ۱۱۶ درصدی نسبت به ماه‌های تابستان همراه شد و تمداد سفرهای روزانه ثبت‌شده با این روش به حدود ۱۲ تا ۱۳ هزار سفر رسید؛ روندی که از استقبال شهروندان از پرداخت هوشمند و کاهش وابستگی به کارت فیزیکی حکایت دارد.

پرداخت کرایه اتوبوس در اصفهان، با استفاده از کد QR اپلیکیشن اصفهان من، سادتر از گذشته شده است؛ شهروندان می‌توانند بدون نیاز به کارت فیزیکی، با تلفن همراه خود کد QR را اسکن و کرایه سفر را پرداخت کنند. آمار استفاده از این روش در مهر، از افزایش قابل‌توجه استقبال شهروندان حکایت دارد. به‌طوری‌که تعداد سفرهای روزانه ثبت‌شده با پرداخت QR که در تابستان حدود پنج تا شش هزار سفر بود، در مهر به حدود ۱۲ تا ۱۳ هزار سفر رسید و رشدی نزدیک به ۱۱۶ درصد را تجربه کرد. این شیوه پرداخت، علاوه بر آسان‌تر کردن فرایند استفاده از ناوگان اتوبوس‌رانی، گامی در مسیر توسعه خدمات هوشمند شهری و حرکت به سمت کاهش نیاز به ابزارهای فیزیکی در سفرهای درون‌شهری است. برای استفاده از این قابلیت، کافی است شهروندان اپلیکیشن «اصفهان من» را باز کنند، از بخش مربوط به پرداخت کرایه اتوبوس وارد شوند و با اسکن کد QR، هزینه سفر خود را پرداخت کنند. گاهی فاصله امروز تا آینده هوشمند شهر، فقط به اندازه یک اسکن است؛ تغییری کوچک در شیوه پرداخت که می‌تواند تجربه سفرهای روزمره شهروندان را سادتر و سریع‌تر کند.

اصفهان

از سرباره فولاد تا آسفالت خیابان؛

تجربه سه‌ساله اصفهان در اقتصاد چرخشی



به حلقه حفاظتی اصفهان، در دستور کار قرار گرفت؛ اجرای این نوع آسفالت، در کنار هزینه‌های احتمالی آن، ملاحظات خاص خود را دارد. یکی از مهم‌ترین موارد تفاوت ویژگی‌های فیزیکی سرباره با سنگانه‌های متداول است؛ تفاوتی که می‌تواند بر فرایند تولید، حمل و پخش آسفالت اثر بگذارد.

مدیرعامل سازمان عمران شهرداری اصفهان با اشاره به این موضوع می‌گوید وزن مخصوص سرباره از سنگانه‌های اهکی بیشتر است و سختی و ویژگی‌های سایشی آن نیز می‌تواند استهلاک تجهیزات مورد استفاده در مراحل مختلف اجرا را افزایش دهد. رحمتی می‌افزاید: کارخانه‌های تولید آسفالت، ماشین‌آلات حمل و دستگانه‌ای بخش، از جمله فینیشرها، در جریان کار با این مصالح ممکن است با هزینه‌ای نگهداری و استهلاک بیشتری روبه‌رو شوند. بنابراین استفاده از سرباره در آسفالت رانی‌توان تنها با مقایسه قیمت مصالح با هزینه اولیه اجرای پروژه ارزیابی کرد. از نگاه سازمان عمران شهرداری اصفهان، بررسی این طرح باید مجموعه‌ای از عوامل را در بر بگیرد؛ از هزینه‌های مستقیم تولید و اجرا گرفته تا کیفیت سطح راه، دوام عملکردی، ملاحظات ایمنی و میزان جایگزینی مصالح طبیعی.

۱۴ فولاد مبارکه سرباره‌ها را به معادن شهرداری منتقل کند تا در پروژه‌ها استفاده شود

یکی از محورهای اصلی استفاده از سرباره‌های فولادی در آسفالت اصفهان، ویژگی‌های اصطکاکی سطح راه است؛ عاملی که بر تماس لاستیک خودرو با آسفالت تأثیر می‌گذارد و در عملکرد خودرو هنگام حرکت و توقف نقش دارد. مدیرعامل سازمان عمران شهرداری اصفهان با اشاره به نتایج آزمایش‌های انجام‌شده بیان می‌کند: آسفالت سرباره‌ای در مقایسه با آسفالت معمولی، عملکرد مطلوب‌تری از نظر اصطکاک سطحی نشان داده است. رحمتی، کاهش تمایل سطح آسفالت به صیقلی‌شدن بر اثر تردد و سایش را از دیگر مزیت‌های این نوع آسفالت می‌داند؛ ویژگی‌ای که می‌تواند در حفظ اصطکاک مناسب‌تر طی دوره بهره‌برداری اهمیت داشته باشد. صیقلی‌شدن سطح مسیر، در صورت کاهش اصطکاک، می‌تواند شرایط حرکت و ترمزگیری خودرو را تحت تأثیر قرار دهد، به همین دلیل، استفاده از مصالحی با ویژگی‌های سطحی مناسب‌تر به‌ویژه در معابر پرتردد، از منظر ایمنی قابل توجه است. با این حال، میزان اثرگذاری این مزیت در شبکه معابر شهری به عواملی همچون مشخصات طرح اختلاط، کیفیت اجرای آسفالت، شرایط ترافیکی و رفتار سطح راه در گذر زمان وابسته است، از این‌رو ارزیابی مستمر عملکرد آسفالت اجراشده می‌تواند تصویر دقیق‌تری از میزان تحقق اهداف فنی این طرح ارائه دهد.

۱۵ چرا آسفالت سرباره‌ای گران‌تر تمام می‌شود؟

یکی از چالش‌های پیش روی توسعه آسفالت سرباره‌ای، افزایش برخی هزینه‌های تولید و اجراست. وزن مخصوص بیشتر سرباره و ویژگی‌های سایشی آن می‌تواند استهلاک تجهیزات را افزایش

تولید آسفالت دارند. مدیرعامل سازمان عمران شهرداری اصفهان تصریح می‌کند: یکی از مسائل مرتبط با استفاده از سنگانه‌های اهکی، تغییر ویژگی‌های سطحی آن‌ها در اثر سایش ناشی از رفت‌وآمد خودروهاست؛ فرایندی که می‌تواند به صیقلی‌شدن سطح آسفالت منجر شود و بر اصطکاک میان لاستیک و مسیر اثر بگذارد. رحمتی ادامه می‌دهد: کاهش اصطکاک در سطح راه، به‌ویژه هنگام ترمزگیری ناگهانی یا در شرایطی که خودرو به توقف سریع نیاز دارد، می‌تواند از منظر ایمنی ترافیک اهمیت پیدا کند، از این‌رو انتخاب مصالحی که بتواند ویژگی‌های اصطکاکی مناسب‌تری ایجاد کند و در برابر سایش عملکرد مطلوبی داشته باشد، یکی از ملاحظات مهم در ارتقای کیفیت آسفالت معابر شهری است.

۱۶ سرباره فولاد مبارکه: از محصول جانبی صنعت تا ظرفیت عمرانی شهر
تأمین مصالح برای توسعه و نگهداری شبکه معابر، ارتباط مستقیمی با مصرف منابع طبیعی دارد. سنگانه‌های مورد نیاز آسفالت به‌طور معمول از معادن و دیگر منابع معدنی تأمین می‌شوند و تداوم برداشت از این ذخایر، ضرورت یافتن گزینه‌های جایگزین و استفاده کارآمدتر از مواد موجود را برجسته‌می‌کند.

در این میان، سرباره‌های حاصل از فرایند تولید فولاد می‌توانند در صورت فرآوری مناسب و انطباق با استانداردها و مشخصات فنی مورد نیاز، بخشی از ظرفیت تأمین مصالح پروژه‌های عمرانی را تشکیل دهند. مدیرعامل سازمان عمران شهرداری اصفهان توضیح می‌دهد: کنار هم قرار گرفتن دو نیاز، یعنی ارتقای ویژگی‌های فنی آسفالت و کاهش وابستگی به منابع طبیعی، زمینه بررسی و استفاده از سرباره‌های فولاد مبارکه را در پروژه‌های شهری فراهم کرده است. رحمتی اظهار می‌کند: این رویکرد، علاوه بر فراهم کردن امکان استفاده مجدد از یک محصول جانبی صنعتی، با مفهوم اقتصاد چرخشی نیز ارتباط دارد؛ الگویی که در آن، مواد به‌جای کنار گذاشته‌شدن پس از یک مرحله تولید، در صورت امکان و با رعایت الزامات فنی و زیست‌محیطی دوباره وارد چرخه مصرف می‌شوند. استفاده از چنین موادی تنها به در دسترس بودن آن‌ها وابسته نیست؛ کیفیت و مشخصات سرباره، در مقایسه با آسفالت متداول، همچنین هزینه‌ها و الزامات اجرایی، از عواملی هستند که باید در استفاده از آن در پروژه‌های عمرانی مورد توجه قرار گیرند.

۱۷ ۳ سال تجربه اجرای آسفالت سرباره‌ای در اصفهان

او خاطرنشان می‌کند: همکاری برای استفاده از سرباره‌های فولاد مبارکه در آسفالت معابر اصفهان حدود سه سال پیش آغاز شده است. در ادامه این همکاری، اجرای روکش آسفالت سرباره‌ای در بخش‌هایی از معابر شهری و رینگ سوم و رینگ چهارم، معروف

اصفهان امروز

خبر

گام نخست توسعه ساختارهای

شهر دوستدار کودک در

اصفهان

مسئول شهر دوستدار کودک معاونت شهرسازی و معماری شهرداری اصفهان از برنامه‌ریزی برای توسعه ساختارهای مرتبط با شهر دوستدار کودک در معاونت‌های خدمات شهری و فرهنگی اجتماعی خبر داد و گفت: تشکیل دبیرخانه دائمی جشنواره بین‌المللی فیلم‌های کودکان و نوجوانان در اصفهان، گام نخست مدیریت شهری در این باره است.

علیرضا نوروزی با تأکید بر ضرورت توجه تخصصی به نیازهای کودکان و نوجوانان در برنامه‌ریزی شهری اظهار کرد: کودکان و نوجوانان بخش مهمی از جمعیت شهر را تشکیل می‌دهند و توجه به نیازهای آن‌ها مستلزم برنامه‌ریزی هفتمند در حوزه‌های مختلف، از آموزش و مهارت‌آموزی تا افزایش نشاط اجتماعی و فراهم‌کردن فرصت‌های رشد و شکوفایی است. او افزود: وزارت کشور

از دهه ۱۳۹۰ با تأکید بر اهمیت این موضوع، ایجاد ساختار شهر دوستدار کودک در معاونت‌های شهرسازی و معماری شهرداری‌ها را دنبال کرد تا توجه به نیازهای کودکان در فرایندهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری تقویت شود. مسئول شهر دوستدار کودک معاونت شهرسازی و معماری شهرداری اصفهان ادامه داد: طی سال‌های اخیر، توسعه ساختارهای مرتبط با شهر دوستدار کودک در سایر بخش‌های مدیریت شهری، از جمله معاونت‌های خدمات شهری و فرهنگی اجتماعی، نیز مورد توجه قرار گرفته است و دستورالعمل‌های مرتبط با این حوزه‌ها در حال تدوین است تا زمینه گسترش اقدامات تخصصی برای کودکان و نوجوانان فراهم شود. نوروزی با اشاره به حوزه‌های پیش‌بینی‌شده برای توسعه این ساختارها تصریح کرد: موضوعاتی همچون ارائه خدمات مرتبط با فضاهای بازی در حوزه خدمات شهری و توسعه خدمات رسانه‌ای و اجتماعی در سازمان فرهنگی شهرداری، از محورهای استی که در چارچوب توسعه ساختار شهر دوستدار کودک دنبال می‌شود او تشکیل دبیرخانه دائمی جشنواره بین‌المللی فیلم‌های کودکان و نوجوانان در اصفهان را یکی از اقدامات پیشگامانه مدیریت شهری در این زمینه دانست و گفت: دائمی‌شدن دبیرخانه جشنواره می‌تواند زمینه استمرار فعالیت‌ها و تقویت برنامه‌های مرتبط با کودکان و نوجوانان را فراهم کند و به‌عنوان گامی نخست، مسیر توسعه سایر ساختارهای مرتبط با شهر دوستدار کودک را هموار سازد. مسئول شهر دوستدار کودک معاونت شهرسازی و معماری شهرداری اصفهان خاطرنشان کرد: سیاست‌گذاری کالانگارهای مرتبط با کودکان و نوجوانان در شهرداری به‌ویژه در حوزه‌های فرهنگی، زیرساختی، آموزشی و رویدادی، است. عهده‌شورای سیاست‌گذاری شهر دوستدار کودک است و هماهنگی این اقدامات در چارچوب سیاست‌های شورا دنبال می‌شود. نوروزی تأکید کرد: تحقق رویکرد شهر دوستدار کودک نیازمند نگاهی فرابخشی است؛ به این معنا که بخش‌های مختلف مدیریت شهری باید متناسب با وظایف خود، در ایجاد محیطی ایمن، بویا و برخوردار از فرصت‌های آموزشی، اجتماعی و تفریحی برای کودکان و نوجوانان مشارکت کنند.

ضوابط شهری را با مشارکت مردم و در چارچوب قانون اصلاح

رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: باید با رعایت ضوابط و در مواردی که امکان انعطاف وجود دارد، از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.
سید امیر سامع در جلسه کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان اظهار کرد: در موضوع تابلوهای شهری بحث ضوابط از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.

سید امیر سامع در جلسه کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان اظهار کرد: در موضوع تابلوهای شهری بحث ضوابط از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.
رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: باید با رعایت ضوابط و در مواردی که امکان انعطاف وجود دارد، از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.
سید امیر سامع در جلسه کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان اظهار کرد: در موضوع تابلوهای شهری بحث ضوابط از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.
رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: باید با رعایت ضوابط و در مواردی که امکان انعطاف وجود دارد، از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.
سید امیر سامع در جلسه کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان اظهار کرد: در موضوع تابلوهای شهری بحث ضوابط از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.
رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان گفت: باید با رعایت ضوابط و در مواردی که امکان انعطاف وجود دارد، از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.
سید امیر سامع در جلسه کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر اصفهان اظهار کرد: در موضوع تابلوهای شهری بحث ضوابط از ظرفیت نخبگان، ذی‌نفعان و مردم برای اصلاح مقررات و تصمیم‌گیری بهتر استفاده کنیم.

اصلاح مقررات ایجاد کرد.

محله‌های تاریخی می‌رسانند. هدایت مرحله‌ای آب، توزیع جریان در مسیرهای مختلف و نفوذ بخشی از آن به باغ‌ها می‌تواند از تمرکز رواناب و فرسایش خاک جلوگیری کند. با این حال، توسعه شهری، کاهش منابع آب، تغییر کاربری باغ‌ها و ضعف نگهداری، بخشی از این شبکه تاریخی را آسیب‌پذیر کرده است. حفاظت از آبراهه‌ها علاوه بر ارزش میراثی، می‌تواند به احیای باغ‌های شهری، آبیاری کارآمدتر، افزایش نفوذ آب و کاهش رواناب سطحی کمک کند.

۱۸ نزوا؛ فالج و کنترل سیلاب

در عمان، سامانه سنتی فالج با استفاده از شیب طبیعی، آب چشمه‌ها، منابع زیرزمینی و رواناب درها را به واحه‌ها و اراضی کشاورزی منتقل می‌کند. نزوا از شهرهای شاخص این نظام آبی است. فالج با توزیع آب در اراضی نفوذپذیر به تغذیه خاک و آبخوان کمک می‌کند. بخش‌های زیرزمینی آن‌ها نیز در برابر تبخیر و بخشی از آسیب‌های مستقیم سیلاب محافظت می‌شوند. در سال ۲۰۲۵، یک پلج در جنوب شرقی عمان بازسازی شد که شامل ترمیم حوضچه جمع‌آوری آب، بازسازی آب، ۱۵۰ متر کانال روباز، تعمیر پل‌ها و ساخت دیوار بلای برای کاهش اثر سیلاب بود. این دیوار با کاهش انرژی جریان، فرسایش کناره‌ها و ورود ناگهانی آب و رسوب به کانال‌ها را محدود می‌کند. این تجربه اهمیت تلفیق زیرساخت سنتی با سازه‌های جدید کنترل سیلاب را نشان می‌دهد.



به گربندری سبز برای پیاده‌روی، دوجرخسوزاری و فعالیت‌های عمومی تبدیل شد. این تجربه نشان می‌دهد که مدیریت سیلاب به تریب کانال‌های مهندسی، آبراهه‌های سنتی، شبکه‌های زهکشی و فضاهای باز نیاز دارد.

۱۹ گرانادا؛ هدایت آب در مناطق کوهپایه‌ای

گرانادا در دامنه‌های سیرا نوالدا، از گذشته به چشمه‌ها، رواناب ارتفاعات و آب حاصل از ذوب برف وابسته بوده است. آبراهه‌های سنتی این منطقه آب را به باغ‌ها، زمین‌های کشاورزی و