خبرها

آیین‌نامه نقل و انتقال از سال تحصیلی آینده اجرا نمی‌شود

مهر: معاون آموزشی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری گفت: دانشگاه‌ها تا پایان تابستان سال جاری باید به کلیه تقاضاهای نقل و انتقال دانشجویان پاسخ دهند. دکتر حسن خالقی با بیان اینکه اعمال بخشنامه نقل و انتقال تا پایان تابستان معتبر است اظهار کرد: کلیه دانشگاه‌ها موظفند تا پایان تابستان امسال کلیه تقاضاهای نقل و انتقال و میهمانی دانشجویان را با رعایت مفاد بخشنامه نقل و انتقال که سال گذشته ابلاغ شد بررسی کرده و پاسخ دهند. وی تاکید کرد: همچنین از آنجا که این آیین‌نامه از سال تحصیلی آینده اجرا نمی‌شود بنابراین دانشجویان واجد شرایط نقل و انتقال نیز باید هرچه سریع‌تر با رعایت مفاد بخشنامه مربوطه درخواست خود را به دانشگاه‌های محل تحصیل ارائه کنند تا بتوان نسبت به اعمال این درخواست‌ها اقدام کرد. دکتر خالقی در خاتمه با بیان اینکه بخشنامه اخیر نقل و انتقال دانشجویان تنها برای سال تحصیلی ۸۵-۸۴ معتبر است گفت: اجرای این آیین‌نامه تسهیلات مناسبی برای نقل و انتقال و میهمانی دانشجویان واجد شرایط به خصوص دختران فراهم آورد.

مرگ بیش از ۵ هزار معتاد در سال گذشته

ایسنا: فرمانده نیروی انتظامی از رسیدگی به هزار و ۸۰۰ پرونده تخلف ماموران این نیرو در سال گذشته خبر داد و گفت: رسیدگی به این پرونده‌ها منجر به یک هزار و ۴۰۰ مورد رهایی از خدمت شد که عمدتاً حکم اخراج نبوده است. سردار اسماعیل احمدی‌مقدم در نشست خبری دومین همایش مشترک نیروی انتظامی و قوه قضائیه در پاسخ به پرسشی درخصوص جمع‌آوری تلفن همراه بانوان بدحجاب از سوی ماموران گشت انتظامی با اشاره به این که با انتشار مقاله‌ای درباره اخذ تلفن همراه یکی از بانوان بدحجاب در پاساژ قائم تجریش با حضور فرمانده انتظامی تهران بزرگ سوژه‌ای به دست خبرنگاران افتاد، تصریح کرد: از آنجا که تعدادی از خبرنگاران به دنبال اخبار جنجالی و توجه‌آفرین هستند، با سوءاستفاده از این بستر بر این مسئله دامن زدند. وی با بیان این که در پی وقوع مورد اخیر بلافاصله دستور پیگیری صادر شد، خاطرنشان کرد: این حادثه به معنی آن نیست که دستورالعملی مبنی بر این که «در برخورد با بانوان بدحجاب، تلفن همراه آنها توقیف شود»، صادر شده است، از این رو این مسئله موضوعیتی نداشته و هرگز تکرار نشد. این در حالی است که ماموران گشت برای دستگیر نکردن شخص مورد نظر در پی عدم ارائه کارت شناسایی، تلفن همراه وی را گرفته و از وی خواستند جهت اخذ موبایل به پاسگاه مراجعه کند. سردار احمدی‌مقدم در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که تا چه زمانی مردم باید تاوان بی‌اطلاعاتی نیروی انتظامی را در حوادثی مانند «تاسوکی» و «دارزین» بپردازند، تصریح کرد: به هر میزان که دستگاه‌های اطلاعاتی تقویت شدند در مقابل یک ضریب آسیب‌پذیری وجود دارد، از سوی دیگر نیز اگر امکان اشراف اطلاعاتی بر همه موضوعات وجود داشت مطمئناً دیگر شعار مبارزه با «تروریسم» مفهوم نداشت. فرمانده ناجا با اشاره به مرگ ۵ هزار و ۳۰۰ معتاد بر اثر سوءمصرف مواد مخدر در سال گذشته تاکید کرد: در حال حاضر روند سوءمصرف مواد مخدر و ناخالص مواد مخدر افزایش یافته. این در حالی است که گرایش به ترک اعتیاد نیز در مقابل با روند مناسبی در حال افزایش است.

برخورد قطار «تهران- اهواز» با یک عابر

شرق: برخورد قطار مسافربری مسیر تهران- اهواز با مردی روی پل زیرگذر شهرک ولیعصر (عج) حادثه آفرید. این حادثه در ساعت ۱۸ و ۳۰ دقیقه روز ۳۱ خردادماه در اثر برخورد قطار «تهران- اهواز» با مردی حدوداً ۳۵ساله و مجهول‌الهویه روی پل زیرگذر رخ داد و او به دلیل شدت جراحات وارده جان باخت. با حضور ماموران پلیس و امداد در محل حادثه چهره جان‌باخته بر اثر شدت برخورد قابل شناسایی نبود. تحقیقات در این زمینه همچنان ادامه دارد.

متهم به قتل دختر جویای کار ۵ نفر را کشته است

ایسنا: متهم به قتل دختر جوان جویای کار در بندرانزلی طی اعتراف‌هایی از وقوع چندین فقره قتل دیگر پرده برداشت. دادگستری استان گیلان در تشریح اعتراف‌های این متهم اعلام کرد: متهم به قتل به هویت «بهزاد- ع» ۲۸ساله از سال ۷۷ تاکنون مرتکب چندین فقره جنایت در محدوده خمام شده و پس از ارتکاب این جنایات با صحنه‌سازی توانسته بود ذهن ماموران را منحرف کرده و از چنگ قانون بگریزد. بر این اساس متهم در سال ۸۱ زنی ۳۵ساله که در همسایگی محل کارش بود را پس از ورود به منزل و تعرض به وی به قتل رسانده و جسدش را در چاه همان خانه می‌اندازد. این در حالی است که جسد مقتوله در همان زمان کشف شد اما مدارک کافی برای شناسایی قاتل به دست نیامد. بنا بر اعتراف اخذ شده از متهم وی در سال ۸۲ نیز دو فقره قتل دیگر مرتکب شده است که طی آن دو مرد یکی به دلیل اختلافات مالی و دیگری بر اثر نزاع سر قمار توسط این شخص کشته شدند اما وی به گونه‌ای صحنه‌سازی کرد که مرگ آنها به صورت خودکشی جلوه کند. همچنین قتل دختر ۱۲ساله در سال ۷۹ با توجه به اظهارات وی در جریان بازجویی‌ها محرز شد و متهم به آدم‌ربایی، تجاوز و قتل این دختر اعتراف کرد. بنا بر اعلام دادگستری استان گیلان، آخرین جنایت «بهزاد» نیز مربوط به تعرض و قتل دختر جوان ۲۷ساله در بندرانزلی می‌شود که متهم با وعده یافتن کار، او را از منزل خارج کرده و به طرز دلخراشی به قتل رسانده بود و انگیزه قتل را نیز جواب رد به ازدواج با او عنوان کرده است. رئیس کل دادگستری استان گیلان با اعلام این که این پرونده خارج از نوبت رسیدگی می‌شود، بر اجرای قاطعانه قانون تاکید کرد و گفت: متهم به عنوان مفسدفی‌الارض به اشد مجازات خواهد رسید. این ۵ فقره قتل ازجمله جنایات به اثبات رسیده متهم به قتل است و تحقیقات درخصوص اثبات چند فقره قتل دیگر توسط وی ادامه دارد.

گفت‌وگو با رئیس سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری درباره خطوط ویژه بزرگراهی

آزمایش می‌کنیم بعد تصمیم می‌گیریم

مهدی افروزمنش

قائم‌مقام سابق معاون ترافیکی نیروی انتظامی و رئیس فعلی سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران مدیر به گفته خود «جوانی» است که تجربیات زیادی دارد. جعفر هاشمی تشکری به محض قبول مسئولیت سازمان حمل و نقل و ترافیک از طرحی خبر داد که بعدها به دلیل نشان دادن اهمیت به ناوگان حمل و نقل عمومی و نقش آن در کاهش آلودگی هوا به مسیر سبز معروف شد. مسیری اختصاصی و ویژه برای اتوبوس‌ها که از سهم وسایل نقلیه شخصی در حال تردد در بزرگراه‌ها کم کرده و به حمل و نقل عمومی اختصاص می‌یابد. این طرح هر چند در هیاهوی طرح ممنوعیت تردد تک‌سرنشین مخفی ماند اما با این حال مخالفت‌های جدی را در پی داشت. گفت‌وگوی زیر بررسی بخشی از این انتقادات است.

▪ ▪ ▪

■ درست وقتی به سازمان حمل و نقل و ترافیک آمدید از اجرای طرح خطوط ویژه در بزرگراه‌ها گفتید، حال آنکه طبعاً اجرای چنین طرحی نیاز به مطالعاتی داشت که نمی‌شد در عرض یک ماه انجام داد فکر می‌کنم این یک پرسش اساسی است.

ببینید من مدیر بیگانه با ترافیک نبودم که یک‌باره به این فضا آمده باشم سال‌های زیادی را در پست‌های مختلف نیروی انتظامی مسئولیت داشتم که به‌صورت مستقیم با ترافیک مرتبط بود. چند سالی قائم‌مقامی معاونت ترافیک نیروی انتظامی را هم برعهده داشتم.

■ درست، اما قبول دارید که ترافیک از جنس آنچه ما در شهرها می‌بینیم با آنچه در نیروی انتظامی به‌عنوان ترافیک یاد می‌شود تفاوت‌هایی دارد که باعث لزوم سیاستگزاری‌های مجزا می‌شود. مثلاً شما در نیروی انتظامی مسئول گسترش حمل و نقل عمومی نبودید اما اینجا هستید.

قبول، اما در آنجا هم برای این موارد برنامه‌ریزی کرده و حتی پیشنهاد کرده بودیم. در سال ۸۳ به درخواست رئیس‌جمهور طرحی توسط فرمانده وقت نیروی انتظامی آقای قالیباف تدوین و ارائه شد که در آن راهکارهای متعددی برای حل ترافیک تهران پیشنهاد شده بود و به تصویب دولت هم رسید هر چند اجرایی نشد پس استراتژی و برنامه‌های ما از قبل آماده بود که اتفاقاً گسترش خطوط ویژه نیز یکی از این راهکارها بود. به همین دلیل اولین کار من پس از استقرار در سازمان این بود که طرح‌های مصوب هیات وزیران در آن زمان را از بایگانی خارج و عملیاتی کنم البته در این حین متوجه مطالعات دیگری نیز شدم که پیش از ما و از سوی مدیریت‌های گذشته انجام شده بود و تنها کار ما سر و سامان دادن به این مطالعات بود. به‌صورت خلاصه این بستری بود که از دل آن طرح خطوط ویژه بزرگراهی متولد شد.

■ چه اهداف تئوریکی این طرح را توجیه می‌کند؟

ما امروز مشکلی به نام نداشتن راهکار نداریم. آنچه اهمیت دارد چرایی عملیاتی نشدن این راهکارها است.

ببینید تراکم ترافیکی در تمام شهرهای بزرگ دنیا هست بنابراین در این بخش تفاوتی بین تهران و مثلاً پاریس وجود ندارد. تفاوت در اقداماتی است که آنجا انجام شده و اینجا مغفول مانده است. مثلاً در حوزه رفتارهای ترافیکی مردم و فرهنگ ترافیک، گسترش و توسعه حمل و نقل عمومی و مزیتی کردن حمل و نقل عمومی به علاوه زیرساخت‌های شهرسازی که متاسفانه هیچ‌کدام در کشور ما به‌صورت جدی مورد توجه قرار نگرفته است. بنا بر همین مسئله برای حل مسئله‌ای که بخشی از آن در اختیار ما است و بخشی خارج از اراده شهرداری راهکارهای پیش‌رو را مورد بررسی قرار دادیم که یکی هم توسعه شبکه اتوبوسرانی به‌عنوان وسیله‌ای ارزان و مطمئن بود، البته اذعان داریم که افزایش تعداد اتوبوس‌ها لزوماً به معنای حل مسئله نیست چرا که بسیاری از اتوبوس‌های موجود نیز در ترافیک معطل مانده‌اند و عملاً کارایی خود را از دست داده‌اند، در نتیجه رویکردها را به سمت افزایش سرعت، کاهش سرفاصله حرکت اتوبوس‌ها و ارائه تسهیلات به استفاده‌کنندگان حمل و نقل عمومی و همچنین افزایش ایمنی و بهبود ایستگاه‌های اتوبوس در راستای مزیتی کردن حمل و نقل عمومی سوق دادیم که تماماً در این طرح دیده شده است.

■ در حوزه اجرا این طرح به کجا می‌رسد؟

باید میانگین جابه‌جایی و سرعت حمل و نقل عمومی به حد قابل قبولی برسد.

■ این حد قابل قبول در طرح چمران چقدر است؟

ابتدا این را در نظر داشته باشید که چمران تنها بخشی از حلقه ارتباطی ما است نه همه آن. به عبارتی تاثیر این بزرگراه و طرح در حال اجرای آن را فقط در چمران نبینید چون تاثیر آن در سایر بخش‌ها نیز قابل مشاهده است.

■ سرعت یا میزان جابه‌جایی چقدر افزایش می‌یابد؟

امیدواریم سرعت میانگین ۴۰ درصد افزایش پیدا کند.

■ یعنی به چند کیلومتر در ساعت برسد؟

بیشتر از ۲۵ کیلومتر در ساعت پیک در معابر شریانی و بزرگراهی شمال چمران.

■ چند دستگاه اتوبوس در این خط فعالیت خواهند کرد؟

در حال حاضر ۱۰۰ دستگاه اما با احتساب اتوبوس‌هایی که به صورت مقطعی وارد این خط می‌شوند، ۱۸۲ دستگاه، ضمن اینکه بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ دستگاه مینی‌بوس نیز در آینده نزدیک از این خط استفاده خواهند کرد.

■ این تعداد قابلیت جابه‌جایی چند نفر را خواهند داشت؟

تلاش ما این است که هر دقیقه یک اتوبوس از این مسیر حرکت کند، هر اتوبوس نیز ۶۰ نفر گنجایش دارد که با یک ضرب ساده می‌توان به عدد مورد نظر رسید. البته قاعدتاً ساعات تقاضای سفر متفاوت است که از همین‌رو باید تلاش کنیم سرفاصله‌های حرکت را در ساعات پیک صبح و شب کم کنیم و در ساعت کم‌تقاضا، عرضه را متعادل کنیم.

■ از این طریق که به رقم مورد نظر برنامه شما نمی‌رسیم. بالاخره افق شما چقدر است؟

اصلاً می‌خواهم بگویم ظرفیت خطوط ما به راحتی این امکان را دارد که هر ۱۵ ثانیه یک اتوبوس را عبور بدهیم، اما این اتفاق کی می‌افتد؟ وقتی که تقاضا وجود داشته باشد. در واقع هدف ما تبدیل این طرح به یک سیستم هم افزا است. به این معنی که مردم تقاضا کنند، اتوبوس اضافه کنیم، اتوبوس اضافه شود و میل مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی گسترش پیدا کند.

■ نمی‌توانم بپذیرم، چرا که اگر مطالعه‌ای وجود داشته باشد سقف جابه‌جایی نیز باید مشخص شده باشد، حداقل در حد یک برآورد. چون شما شهروندان را از یک خط بزرگراهی محروم کرده‌اید و طبعاً باید طرحی که در آن اجرا می‌کنید از مزایای بیشتری نسبت به وضعیت فعلی برخوردار باشد.

اگرچه یک خط برای دارندگان خودروهای شخصی کم شده ولی در عوض یک خط برای کسانی که فاقد خودرو هستند اختصاص یافته ضمن اینکه در این اتوبوس‌ها چیست، جز انسان‌هایی که هدفمند سوار اتوبوس می‌شوند چیز دیگری می‌تواند باشد؟

■ خیر، اما در نظر داشته باشید که می‌توان کل بزرگراه را هم برای تردد وسایل شخصی ممنوع کرد و جای آن چند اتوبوس گذاشت و در نهایت گفت که مردم از این اتوبوس‌ها به صورت هدفمند استفاده کنند حال آنکه خودمان می‌دانیم مردم چاره دیگری ندارند، نمی‌توانم اسم این را یک طرح مطالعه‌شده بگذارم.

آن برآوردهای مدنظر شما نیز قطعاً وجود دارد. ما ۶۰۰ نقطه تبادل سفر را در تهران مشخص کردیم. پس الان یک ماتریس ۶۰۰ در ۶۰۰ داریم که مبدا و مقصد مردم است. تقاضاهای سفر و خطوط مورد نیاز مردم نیز مشخص شده است ولی این غیرعقلانی است. اگر گمان کنیم که همه وسایل شخصی و مترو را رها می‌کنند تا سوار اتوبوس شوند، بنابراین برنامه‌ریزی کردیم که بخشی از این تقاضاها به سمت مترو برود. بخشی اتوبوسی و بخشی هم شبکه ون. همچنین براساس این مطالعات به این نتیجه رسیدیم که بخشی از خطوط اتوبوسرانی ما باید منحل شوند، بخشی توسعه یابند و در بعضی نقاط دیگر خط جدید راه‌اندازی شود، پس می‌بینید که ما یک راه حل نداریم و چند مدل را دیده‌ایم و خط ویژه جزیی از این کل است.

■ سئوال مهم‌تر این است که چرا باید من شهروند از مزایای استفاده از خودرو شخصی‌ام چون کولر و غیره بگذرم و سوار اتوبوس‌های شهرداری بشوم که هم گرم است و هم کثیف با رانندگان بی‌حوصله و عصبی؟

موافقم و از همین‌رو می‌گویم که اگر ما نتوانیم مطلوبیت لازم را فراهم کنیم انتظار هیچ استقبالی را هم نباید داشته باشیم. برای همین هم برنامه‌ریزی کرده‌ایم که آغاز آن را می‌توان در فراخوان‌های دعوت از بخش خصوصی و حتی انعقاد قرارداد با شرکت‌های بزرگ برای ورود به عرصه حمل و نقل عمومی مشاهده کرد. اما در نظر داشته باشید که در شرایط فعلی فعالیت برای بخش خصوصی به صرفه نیست.

■ چرا؟

چون اتوبوس‌ها همچون سواری‌های شخصی ساعت‌ها در ترافیک معطل می‌مانند و اگر این برای من و شما اتلاف وقت است برای سرمایه‌گذار بخش خصوصی اتلاف وقت و سرمایه و افزایش هزینه است.

■ اما شما که تسهیلات ویژه در نظر گرفته‌اید چرا بخش خصوصی اینجا به کار گرفته نشد؟

به محض اینکه قراردادها به مرحله نهایی برسد و بخش خصوصی تجهیز شود اولویت اول در فعالیت برای این خطوط است. ما ساده‌ترین و پرتقاضاترین جاها را به بخش خصوصی خواهیم داد.

■ چرا همزمان این کار را نکردید؟

نزدیک به ۷ ماه است که فراخوان داده‌ایم اما قبول کنید بخش خصوصی باید اتوبوس بخرد یا وارد کند، راننده را آموزش بدهد، سرمایه‌گذاری کند و غیره ضمن اینکه ما نیز باید زیرساخت‌ها را مهیا کنیم که همه اینها همزمان در حال پیشروی است و شما مطمئن باشید که آنها به زودی وارد می‌شوند.

■ شما سومین مدیری هستید که ظرف پنج سال گذشته و در همین اتاق به من این حرف را زده است.

دلیل مشخص است با بودجه‌هایی که شهرداری برای خرید و توسعه دارد و همچنین یارانه سنگینی که به بخش حمل و نقل عمومی می‌دهد قادر نیست ناوگان خود را نوسازی کند و توسعه بدهد.

■ سئوال من این نبود، ضمن اینکه شما برای حل این مشکل راهکار بخش خصوصی را ارائه کرده‌اید و طبعاً دیگر نمی‌توانید کمبود بودجه را به عنوان توجیه به کار ببرید.

می‌دانید که تنها اراده ما و بخش خصوصی کافی نیست، مثلاً اگر تسهیلات وام بخش خصوصی که خارج از اراده ما است محقق نشود بخش خصوصی هم نمی‌تواند سرمایه‌گذاری کند.

■ پس می‌رسیم به نقطه‌ای که اگر سال بعد ورود بخش خصوصی محقق نشد، کیفیت اتوبوسرانی در همین حد پائین باقی ماند و از خطوط ویژه استقبال نشد بگوییم تسهیلات وام که خارج از اراده ما بود محقق نشده؟

نه عزم ما جدی است و انشاءالله عملیاتی می‌شود.

■ راستی آخرین سئوال اینکه منظور از طرح آزمایشی چیست در حالی که هزینه خط‌کشی انجام شده، دوربین‌های نظارتی مستقر شده‌اند و تبلیغات هم انجام شده است؟

هر طرحی چند فاز دارد که یکی فاز مطالعاتی است. در این فاز راهکارهای تئوریکی توسط کارشناسان مشخص می‌شود که به همین دلیل می‌تواند فاقد برخی جنبه‌های کار اجرایی باشد. بنابراین الزام وجود یک بحث تجربی در مدل کوچک به وجود می‌آید تا میزان تطبیق پیش‌بینی‌های تئوریک با واقعیت مشخص شود تا بعد از این مرحله و سنجش بازخوردها برای طرح تصمیم‌گیری کرد.

■ بنابراین احتمال لغو طرح نیز وجود دارد.

اگر ما در عمل به این نتیجه برسیم که پیش‌بینی‌های طرح به واقعیت منتهی نشده قطعاً این امر محقق می‌شود اما الزاماً این به معنی لغو کامل هم نیست چه بسا اشکالات و معایب طرح را برطرف کنیم و آن را به ایده‌آل‌ها نزدیک‌تر کنیم.

■ مدت آزمایشی چقدر است؟

حداقل ۳ماه، اما احتمال افزایش این زمان نیز وجود دارد.

ادامه اعتراض‌ها به عبور مترو از چهارباغ اصفهان؛

استعلام دادستان از شهرداری و میراث فرهنگی

مهدی مکارمی

جلسه بازپرسی دادگاه برای رسیدگی به پرونده مترو و چهارباغ در شعبه پنجم بازپرسی دادسرای عمومی اصفهان برگزار شد. در این جلسه محمدعلی دادخواه عضو کانون مدافعان حقوق بشر که به طرح شکایت در این باره پرداخته است نیز حضور داشت. این جلسه حدود پنج ساعت به طول انجامید و دادخواه مدارک و مستندات خود را در اختیار دادگاه قرار داد. محمدعلی دادخواه در همین زمینه به خبرنگار شرق گفت: دادستان با ارسال نامه‌هایی برای میراث فرهنگی و شهرداری خواستار آن شده است تا به موضوع ثبت تاریخی چهارباغ و همچنین اقدامات شهرداری و میراث فرهنگی در این زمینه پاسخ داده شود. دادخواه روند دادگاه را مثبت ارزیابی کرد و ابراز امیدواری کرد با ارسال پاسخ روشن از سوی سازمان میراث فرهنگی به دادگاه مبنی بر ثبت چهارباغ به عنوان اثری تاریخی، دادگاه وارد مرحله جدیدی از رسیدگی شود. تاکنون میراث فرهنگی و شهرداری به نامه دادستانی پاسخ نداده‌اند. مجری طرح قطار شهری نیز درباره مناقشه مترو و چهارباغ به خبرنگاران گفته است در صورتی که تکلیف این موضوع تا آخر خرداد مشخص نشود از سمت خود استعفا می‌دهد. وی مدعی شد نماینده سازمان میراث فرهنگی در جلسه شورای ترافیک استان گزینه عبور مترو از چهارباغ را تایید کرده است.

■ شهردار اصفهان: چهارباغ از گزینه‌های عبور مترو است

از سویی شهردار اصفهان در نخستین واکنش خود به اعتراض‌ها نسبت به عبور مترو از چهارباغ تایید کرده است که خیابان چهارباغ یکی از گزینه‌های در حال بررسی برای عبور قطار شهری است اما شهرداری و سازمان قطار شهری منتظر اظهارنظر کارشناسان هستند. این در حالی است که مسئولان سازمان میراث فرهنگی کشور پیش از این در نامه‌هایی رسمی به مسئولان مترو بر مخالفت با عبور مترو از چهارباغ تاکید کردند. شهردار اصفهان گفته است: دو گزینه چهارباغ عباسی و باغ گلدسته آخرین گزینه‌های عبور خط قطار شهری اصفهان هستند. مرتضی سقائیان‌نژاد همچنین گفت: گزینه عبور مترو اصفهان از خیابان شمس‌آبادی طبق مصوبه شورای ترافیک استان و مصوبه استاندار و با هماهنگی به عمل آمده با وزارت کشور، دیگر مطرح نیست. خیابان شمس‌آبادی گزینه پیشنهادی سیصد تن از کارشناسان و اساتید دانشگاه در همایش مترو و بافت تاریخی شهر اصفهان در آذرماه سال ۸۳ بوده است. سقائیان‌نژاد به ایرنا گفت: دو گزینه باقی‌مانده برای عبور مترو از خیابان چهارباغ عباسی و باغ گلدسته توسط کارشناسان در حال بررسی است.

وی اظهار داشت: اجرای طرح قطار شهری توسط شهرداری بر مبنای ملاحظات کارشناسی است و شهرداری حساسیتی ندارد که مترو از چهارباغ عباسی یا باغ گلدسته عبور کند. وی با اشاره به اینکه کاهش سرعت ورود مترو به خیابان شمس‌آبادی یکی از معایب مورد توجه کارشناسان بود، اضافه کرد: در بحث عبور مترو از خیابان شمس‌آبادی کارشناسان اعلام کردند به خاطر قوس مسیر، سرعت مترو ۱۰ کیلومتر پایین می‌آید. سقائیان‌نژاد افزود: کاهش ۱۰ کیلومتر از سرعت مترو با توجه به توجیهات اقتصادی و تعداد روزانه مسافران قطار شهری، عدد بزرگی است که ضرر آن به شهروندان وارد می‌شود. وی تاکید کرد: شهرداری هیچ حساسیتی برای عبور مترو از چهارباغ عباسی یا «باغ گلدسته» ندارد اما اگر کارشناسان بگویند که قطار شهری باید از مسیر باغ گلدسته عبور کند، شهرداری هم هیچ مخالفتی نخواهد داشت.

وی اظهار داشت: طی چهار ماه اخیر دستگاه‌های TBM مترو کار نمی‌کند و طرح قطار شهری اصفهان و ۲۰ میلیارد تومان سرمایه راکد مانده است. سقائیان‌نژاد گفت: توقف طرح قطار شهری برای اصفهان زیانبار است. وی گفت: حرف شهرداری این است که تکلیف قطار شهری اصفهان هرچه زودتر مشخص شود. وی تصریح کرد: ما می‌خواهیم کاری کنیم تا در یکصد سال آینده، ما را زیر سئوال نبرند و محکوم به احساسی عمل کردن نکنند.

■ دادخواه: روند دادگاه مثبت است

محمدعلی دادخواه عضو کانون مدافعان حقوق بشر و وکیل دادگستری در این پرونده به استناد ماده ۵۷۶ قانون مجازات اسلامی مبنی بر برخورد با مسئولانی که امور و وظایف قانونی خود را درست رعایت نکنند از شهرداری و میراث فرهنگی شکایت کرده است. دادخواه درباره جلسه روز گذشته دادگاه ابراز امیدواری کرد با پاسخ‌های روشن و منطقی سازمان میراث فرهنگی که در حکم سندی رسمی است تصمیم مناسب اتخاذ شود. ما مستندات، دلایل و مدارک لازم را در اختیار دادگاه قرار داده‌ایم که از آن جمله می‌توان به مکاتبات سازمان میراث فرهنگی و همچنین نظرات متخصصان و کارشناسان در این زمینه اشاره کرد. وی گفت: در این مستندات نظرات برخی از کارشناسان که سال‌های سال مطالعات عینی و فنی درباره خاک اصفهان و خیابان چهارباغ انجام داده‌اند ارائه شده است. بر اساس نظر یکی از این کارشناسان، اگر در زیر سی‌وسه پل هر نوع ساخت و ساز انجام شود چون به طول ۲۰ متر شنی است و پایه‌ها به طور شمعی با ساروج کار گذاشته شده‌اند آسیب‌های غیرقابل جبرانی به آثار وارد خواهد شد. به گفته وی در همین شرایط فعلی نیز سی‌وسه پل انحنا دارد و اگر ضربه‌ای به آن وارد شود باعث تخریب آن خواهد شد. وی گفت: جلوگیری از عبور مترو از چهارباغ در واقع جلوگیری از تهدید آثار، ابنیه و بافت تاریخی اصفهان است. وی خاطر نشان کرد: چهارباغ در واقع حریم این آثار تاریخی نیز هست و بر این اساس مخالفت با عبور مترو از چهارباغ هم به دلیل حفاظت از خیابان و مدرسه چهارباغ و هم حفاظت از سی‌وسه پل و کاخ هشت بهشت و سایر آثار تاریخی است.

■ اعتراض‌ها در حال شکل‌گیری است

یک عضو جمعیت پیام سبز اصفهان از جمله تشکل‌های غیردولتی فعال در این زمینه هم در گفت‌وگو با شرق با اشاره به تلاش‌های دو ساله تشکل‌های غیردولتی برای جلوگیری از عبور قطار شهری از مترو گفت: اخیراً و پس از طرح دوباره این موضوع تشکل‌های غیردولتی به تکاپو افتاده و در تدارک اعتراض گسترده به این طرح هستند. وی به نامه‌نگاری‌های متعدد تشکل‌های غیردولتی، دانشگاهیان و متخصصان به مقامات مختلف کشوری و استانی اشاره کرد و گفت: عبور مترو از چهارباغ در میان‌مدت و بلندمدت ضررهای فرهنگی و اقتصادی برای شهر اصفهان خواهد داشت و صنعت توریسم در این شهر بزرگ تاریخی را با مشکل مواجه می‌کند. محمد کوشافر گفت: این استدلال که عبور مترو از مسیرهای دیگر باعث افزایش هزینه‌های اجرای طرح می‌شود دلیلی برای قربانی شدن چهارباغ نیست. زیرا عبور مترو از این خیابان باعث تنزل جایگاه آن می‌شود و کاهش توجه گردشگران به شهر اصفهان را درپی خواهد داشت از این رو با توجه به اهمیت صنعت توریسم عبور مترو از چهارباغ زیان‌های بسیاری را در درازمدت خواهد داشت. این عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اصفهان با اشاره به اینکه در جامعه ما مفاهیم و ارزش‌ها جایگاه خاصی دارند گفت: هرچند مترو از نظر تکنولوژی و فناوری ممکن است در سطح بالایی باشد اما عوامل دیگری از جمله احساس تعلق مردم و باورها و ارزش‌های فرهنگی و ملی آنان نیز باید در مطالعات علمی و اجرایی مورد توجه جدی قرار بگیرد.

مردمک

۲۲۰۵۳۳۷۲

راجع به تیم ملی آلمان بیشتر بنویسید

چرا صفحات ورزشی روزنامه راجع به تیم ملی آلمان هیچ گونه مطلب و یا گزارشی نمی‌نویسند در حالی که آلمان هم میزبان جام‌جهانی است، هم تا الان سه تا بازی بسیار خوب داشته و هم اینکه طرفداران زیادی بین جوانان دارد. بنابراین باید بیشتر به آن بپردازید.

اصلاح یک اشتباه

تمثال استاد محمدتقی صفوی در پارک گفت‌وگو کنار اتوبان چمران نصب شده و در کنار معرفی ایشان تاریخ تولد استاد به شمسی - قمری و میلادی هم نوشته شده منتها تاریخ تولد میلادی ایشان را ۱۹۵۸ نوشته‌اند که سی سال با تاریخ تولد واقعی‌شان تفاوت دارد و من تعجب می‌کنم که چرا با گذشت یک سال هنوز کسی متوجه این اشتباه نشده و آن را اصلاح نمی‌کند.

مشاور حقوقی یا مشاور اجتماعی

به نظر من بهتر است اسم ستون وکیل شرق را به «وکیل و مشاور اجتماعی شرق» تغییر دهید، زیرا اگر مسئول این ستون مشاور حقوقی هستند فقط باید کار یک وکیل را انجام دهند و درباره مسائل حقوقی صحبت کنند. در حالی که در بسیاری موارد ایشان نقش مشاور اجتماعی را بر عهده گرفته و در ضمن بیان نظر حقوقی، مشاوره اجتماعی نیز می‌دهند.

فرصت به جوانان بیکار

جوانی هستم فوق لیسانس و بیکار. در بیشتر ادارات دولتی کسانی با بیش از ۳۰ سال سابقه کار هنوز مشغول به کار هستند و بازنشسته نمی‌شوند. پس چه وقت باید به ما جوانان فرصت داده شود. آیا بالاخره فکری به حال ما می‌شود یا خیر؟

عدم نصب سیل‌بند

چند سال پیش سیل مهیبی روستاهای شهرستان سراب را ویران کرد و خسارات زیادی به مزارع روستاییان وارد آورد، چندین کشته هم داشتیم. به عنوان یکی از اعضای شورا به فرمانداری و . . . مراجعه کرده‌ام تا سیل‌بندی به جای سیل‌بند قبلی که سیل خرابش کرده بود نصب کنند ولی به این دلیل که بودجه نداریم کاری برای روستاییان انجام نمی‌دهند. لطفاً این مسئله را در این ستون بنویسید شاید قبل از اینکه سیل جدیدی بیاید و زندگی روستاییان را نابود کند، فکری برای آن بکنند.

تحمیل هزینه اضافی

ماشین پژو پارس من هم گارانتی و هم کارت طلایی دارد. مدت ۸ روز است آن را برای تعمیر به یکی از نمایندگی‌های طرف قرارداد برده‌ام می‌گویند دینام نداریم شماره تلفن چندین جای دیگر را نیز به من داده‌اند هر قدر زنگ می‌زنم نتیجه‌ای نمی‌گیرم و راهی ندارم جز اینکه ماشینم را به تعمیرگاه‌های بیرون ببرم و خودم مخارجش را بپردازم یعنی نه گارانتی و نه کارت طلایی هیچ‌کدام به دردم نمی‌خورد و فقط هزینه‌ای را به من تحمیل کردند.

علت ندادن تسهیلات

بانک مسکن خود را بانک پاسخگو معرفی می‌کند. می‌خواستم این بانک پاسخ دهد به چه دلیل در سال جدید از دادن تسهیلات به انبوه‌سازان در شهرستان بابل خودداری می‌کند.

عدم اشتغال بازنشسته‌ها

چند روز پیش در این ستون کسی گفته بود که نباید بازنشسته‌ها را به کار گرفت تا فرصت استخدام جوانان فراهم آید. خواستم به ایشان بگویید به کار نگرفتن بازنشسته‌ها فقط شامل امثال ماها می‌شود و در حالی قانون عدم اشتغال بازنشسته‌ها در صداوسیما قرائت می‌شود که بیشتر گویندگان و مجریان این رسانه بازنشسته محسوب می‌شوند و قانوناً نباید کار کنند و میدان را برای دیگران خالی کنند.

گرانی ۱۲ درصدی

آیا مسئولین در جریان هستند که هنوز چند ماه از سال جدید نگذشته فقط لبنیات چندین بار گران شده و در آخرین مرتبه ۱۲ درصد بر قیمتش افزوده شده یا خیر؟

انتشار ویژه‌نامه‌ای برای کودک و نوجوان

اگر روزنامه شرق صفحه یا صفحاتی را به کودک و نوجوان اختصاص دهد و یا اینکه هرازگاهی ویژه‌نامه‌هایی برای آنها منتشر کند بسیار خوب و بجا است.

ارائه راهکار برای آلزایمر

از وزیر محترم بهداشت و سایر ارگان‌های مسئول خواهش می‌کنیم که در ارتباط با بیماری آلزایمر راهکارهایی را ارائه دهند و با توجه به اینکه این بیماری اگر برای فردی از اعضای خانواده پیش بیاید تمام خانواده را از نظر مالی، روحی، روانی و . . . درگیر می‌نماید و به‌خصوص فشارهای مالی زیادی بر آنها وارد می‌سازد آن را جزء بیماری‌های خاص قرار دهند تا لااقل خانواده‌های درگیر بتوانند فشارهای مالی این مسئله را تحمل کنند.

مشکل قطع برق

سه سال است از سر سربداران تا سر لارستان، خیابان استاد مطهری با شروع فصل گرما برق‌ها مدام قطع و برق سه فاز تبدیل به دو فاز و دو فاز، یک‌فاز می‌شود که این امر خسارات زیادی به مردم وارد می‌آورد و برای مدت زیادی جلوی کار کردن و فعالیت مردم را می‌گیرد. بارها به اداره برق فردوسی هم گفته‌ایم ولی نتیجه‌ای نداشته. واقعاً چه وقت می‌خواهند این مشکل کهنه را حل کنند؟