

حقایق جالب در مورد متروهای جهان

(صفحه ۸)

کاهش خطا با سامانه‌های بازرسی هوشمند

(صفحه ۵)

سفرهای زیارتی و سیاحتی شرکت در یک نگاه

(صفحه ۲)

مقدم زاده معاون سرمایه‌های انسانی:

صدایتان رامی شنویم

(صفحه ۶)



مدیریت ارتباطات و امور بین‌الملل

نشریه حرکت | دوره جدید
شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

گفت‌وگو با سرپرست سازمان قطار شهری اهواز:

نوید بهره‌برداری پس از سال‌ها انتظار

(صفحه ۳)

رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران:

توسعه مترو، کلید بهبود کیفیت زندگی در تهران





دسترسی به تمام مدهای حمل و نقل توسط بلیت الکترونیکی

سفر

گزارش



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

مروری بر سفرهای زیارتی و سیاحتی

سفرهای زیارتی و سیاحتی شرکت در یک نگاه

خواهد بود؛ اما رستوران و سایر امکانات هتل با ۲۰ درصد تخفیف در اختیار کارکنان قرار می‌گیرند. قرارداد با این هتل تا پایان سال برقرار است که در صورت موافقت مدیرعامل قابل تبدیل خواهد بود.

از ثبت نام تا قرعه‌کشی

کارکنان شرکت می‌توانند بر اساس اطلاعیه‌های ارسال شده، از طریق پنجره سامانه‌های عمومی بخش خدمات رفاهی نسبت به ثبت درخواست سفر مشهد یا شمال اقدام کنند. قرعه‌کشی برای هر فصل به صورت سیستمی و در حضور نمایندگان مدیریت حراست، بازرسی، روابط عمومی و فناوری اطلاعات انجام می‌شود. ۸۰ درصد سهمیه این سفرها به پرسنل عملیاتی و ۲۰ درصد به پرسنل ستادی اختصاص دارد. نکته مهم در ثبت نام متقاضیان این است که در راستای عدالت محوری، کارکنان شاغل از بین شمال و مشهد مجاز به ثبت فقط یک درخواست در هر فصل هستند و چنانچه در شهر مربوطه قبلاً اعزام شده باشند، سیستم امکان ثبت درخواست مجدد برای آن مقصد را نخواهد داد.



در راستای ارج نهادن به زحمات کارکنان شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه و به منظور ارائه خدمات رفاهی، سفرهای زیارتی و سیاحتی پرسنل به همراه خانواده‌های ایشان اجرا می‌شود که در حال حاضر شامل اعزام کارکنان به مشهد مقدس و شمال کشور است. در این گزارش، جزئیات این سفرها و برنامه‌ریزی‌های انجام شده در سال‌های اخیر را با هم مرور می‌کنیم.

پیرو ابلاغیه اداره کل رفاه شهرداری تهران مبنی بر اعزام کارکنان به مشهد مقدس در قالب بسته «خرسند ساز» در تاریخ ۲۳ آبان سال ۱۴۰۱، اعزام پرسنل شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه به همراه خانواده‌هایشان در دستور کار قرار گرفت. در این راستا در سال ۱۴۰۱ با هتل الماس ۲، در سال ۱۴۰۲ با هتل سی‌نور و در سال جاری با هتل قصر طلایی قرارداد منعقد شد. از میان ۷ هزار و ۴۶۳ نیروی شاغل در شرکت، تا پایان مهر ۵ هزار و ۱۱۰ همکار که با خانواده‌هایشان ۱۷ هزار و ۳۵۷ نفر می‌شوند به مشهد مقدس اعزام شده‌اند. در این سفرهای زیارتی، علاوه بر اقامت در هتل‌های ۵ ستاره، پذیرایی صبحانه، نهار و شام نیز برای همکاران فراهم بود.

تعداد هزار و ۹۶۲ همکار با خانواده در هتل قصر طلایی (هتل گلدن پالاس)، تعداد هزار و ۷۹۷ همکار با خانواده به هتل سی‌نور و هزار و ۳۵۱ همکار با خانواده به هتل الماس پذیرش شدند.

بر اساس توافق صورت‌گرفته، متأهل‌ها تنها مجاز به همراه داشتن همسر و فرزندان و مجردها حداکثر دو نفر شامل پدر، مادر، خواهر یا برادر هستند. در صورتی که کارکنان افراد بیشتری را همراه خود داشته باشند، هزینه آن افراد بر اساس نرخ قطار محاسبه و به صورت اقساط ۴ ماهه از حقوق آنان کسر خواهد شد. لازم به توضیح است مدیران ذی‌ربط شرکت در تلاش هستند که ظرف ۳ سال تمام همکاران به مشهد مقدس اعزام شوند.

قرارداد با هتل مروارید خزر

در کنار سفر زیارتی مشهد مقدس، از تابستان سال جاری سفر سیاحتی شمال (محمودآباد) نیز بنابه دستور مدیرعامل محترم در دستور کار قرار گرفت و از ۱۹ مرداد اعزام کارکنان برای فصل تابستان آغاز شد و تا پایان مهر ماه تاکنون ۴۱۰ نفر از کارکنان به هتل مروارید خزر اعزام شده‌اند. پیش‌بینی می‌شود که ماهانه ۵۰۰ نفر از همکاران به همراه خانواده‌هایشان از سمت شرکت امکان سفر به شمال و اقامت در این هتل را داشته باشند.

اقامت در هتل مروارید خزر شامل صبحانه است و تهیه نهار و شام بر عهده پرسنل





سرمایه‌گذاری خلافت‌برای توسعه‌ی حمل‌ونقل عمومی

زیرا آنها هم از وجود یک چنین سامانه‌ی مناسب و جذاب حمل‌ونقل عمومی و خیابان‌های عاری از ازدحام بهره‌مند می‌شوند. روش‌های متفاوتی برای ترکیب سرمایه‌های دولتی و خصوصی جهت توسعه حمل‌ونقل عمومی وجود دارد. به عنوان مثال، مشارکت سرمایه‌گذاران در ساخت، مالیات اعمالی روی حقوق که بایستی برای ارتقای حمل‌ونقل عمومی خرج شود و مالیات سوخت در کشوری مانند آلمان که صرف سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل محلی شده است. این راه‌های خلافت‌برای توسعه حمل و نقل عمومی در کشورهای مختلف می‌باشد.

در دنیای امروز هر يك از كشورها راه‌های متفاوتی برای تهیه سرمایه و هزینه در سامانه‌ی حمل‌ونقل عمومی خود دارند ولی سرمایه‌گذاری باید در جایی انجام شود که به اکثر شهروندان سود برساند. سرمایه‌گذاری در یک سیستم حمل‌ونقل عمومی جذاب برای تمام شهروندان سودمند خواهد بود. مزایای یک سامانه حمل‌ونقل عمومی مناسب فقط به مسافران آن محدود نمی‌شود. از این رو، سرمایه‌گذاری در هزینه‌های ساختاری و تمامی هزینه‌های اجرایی آن نباید فقط از طریق درآمد ناشی از کرایه تأمین شود. افرادی که از این سامانه هم استفاده نمی‌کند باید سهم داشته باشند



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

حرکت

مترو کلانشهرها

گفت‌وگو با سرپرست سازمان قطار شهری اهواز:

نوید بهره‌برداری پس از سال‌ها انتظار



ایوب القاسم محبوبی که از اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲ سکان هدایت قطار شهری اهواز را در دست دارد، ضمن اشاره به توقف ۶ ساله پروژه قطار شهری اهواز گفت: فازهای اول و دوم متروی اهواز حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارند. سرپرست سازمان قطار شهری شهرداری اهواز با بیان اینکه برای تکمیل فازهای اول و دوم خط یک قطار شهری اهواز، تفاهم‌نامه‌ای با یکی از پیمانکاران باتجربه که سابقه خوبی در ساخت مترو در سایر کلان‌شهرها دارد، انجام شده است افزود: امیدواریم با تغییر پیمانکار و پس از وقفه چندساله، شاهد سرعت گرفتن پروژه و بهره‌برداری فاز اول و دوم قطار شهری اهواز باشیم.

۳۰ ماه تا بهره‌برداری

وی با اشاره به آخرین وضعیت متروی این شهر یادآور شد: طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، فاز اول و دوم این پروژه طی مدت ۳۰ ماه تکمیل خواهد شد. محبوبی تصریح کرد: در مرحله اول بهره‌برداری، ۴ ایستگاه از ۱۰ ایستگاه در حال ساخت به بهره‌برداری خواهد رسید. او با بیان اینکه این برنامه مستلزم تخصیص اعتبارات مناسب است، گفت: طبق برآورد انجام‌شده، برای اجرای این دو فاز در مدت ۳۰ ماه، حدود ۱۶ همت مورد نیاز است که در بازه زمانی ۱۸ ماه در بخش اول، ۵.۶ همت نیاز داریم.

۲۲ سال در انتظار ساخت مترو

مدیرعامل سازمان قطار شهری اهواز با اشاره به تاریخچه ساخت متروی این شهر یادآور شد: مطالعات طرح قطار شهری اهواز در سال ۱۳۸۱ آغاز شد و براین اساس، ۴ خط مترو برای اهواز پیش‌بینی شده که خطوط ۱ و ۲ در شورای عالی ترافیک کشور به تصویب رسیده‌اند. وی گفت: خط ۱ به طول ۲۳ کیلومتر با ۲۳ ایستگاه از شمال شرقی اهواز از نیروگاه زرگان آغاز و با عبور از بلوار پاسداران، میدان فرودگاه، میدان چهارشیر، میدان دروازه، مصلی امام خمینی، خیابان نادری و پس از عبور از زیررودخانه کارون، میدان ساعت و میدان دانشگاه در مسیر گلستان تا بیمارستان شهید

۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ علی‌رغم اینکه فاینانس طرح عملیاتی فعال نشده بود، اما با استفاده از اعتبارات داخلی که دولت و شهرداری به طرح تزریق کردند، عملیات احداث سازه‌های خط یک قطار شهری در حال انجام بود. این پروژه در حال حاضر کلاً حدود ۲۸ درصد پیشرفت داشته که فاز یک و دو خط حدوداً ۵۰ درصد بیشترین پیشرفت فیزیکی را دارد.

محبوبی اضافه کرد: در این دو فاز، سازه ۱۱ ایستگاه و حفاری دو تونل به طول ۱۷ کیلومتر اجرا شده است. تونل کارون به طول ۹.۸ کیلومتر از مقابل شرکت ملی حفاری که محل دپو قطارهاست، آغاز شده و از زیر رودخانه عبور کرده است و تونل دیگر به نام تونل کرخه به طول ۷.۲ کیلومتر از میدان فرودگاه تا خیابان سلمان فارسی روبروی پارکینگ کارون امتداد یافته و متوقف شده است.

اقدامات قضایی برای تحویل کارگاه‌ها

وی با بیان اینکه از سال ۱۳۹۵ مشکلات و اختلافاتی بین کارفرما و پیمانکار ایجاد شد، گفت: متأسفانه از همان زمان، پیمانکار به تعهدات قراردادی خود عمل نکرد و پروژه تقریباً به حالت رکود درآمد. کارفرما تلاش‌های زیادی انجام داد تا بتواند پروژه را مجدداً فعال کند. جلسات متعددی در حضور مقامات استانی و کشوری و با حضور پیمانکار برگزار شد که متأسفانه این جلسات به دلیل عدم تمکین پیمانکار به تعهدات خود نتیجه نداشت. سرانجام، شهرداری اهواز برای پایان‌دادن به این رکود در خرداد ۱۳۹۹ قرارداد بین کارفرما و پیمانکار را فسخ کرد. از آن زمان، پیمانکار همچنان از تحویل کارگاه‌ها به کارفرما خودداری کرده و کارفرما ناگزیر شد از طریق مراجع قضایی اقدام کند. سرانجام در آبان ۱۴۰۲ رأی قطعی مبنی بر خلع پیمانکار از سوی دادگاه تجدیدنظر استان صادر شد و مراحل تحویل کارگاه‌ها در دست انجام است.



آغاز دوباره پروژه با پیمانکار جدید

سرپرست سازمان قطار شهری شهرداری اهواز گفت: تفاهم‌نامه‌ای با پیمانکار جدید بسته شده و کار ساخت مترو به‌زودی آغاز خواهد شد. طبق برنامه پیش‌بینی شده، با آغاز به کار پیمانکار جدید و تمرکز بر عملیات اجرایی فازهای ۱ و ۲ که از میدان فرودگاه تا میدان ساعت به طول ۱۱.۵ کیلومتر امتداد دارند، شاهد آغاز دوباره کار در این پروژه با سرعت بیشتری خواهیم بود.

همچنین، برای تأمین منابع مالی طرح، برنامه‌ای تدوین شده و اعتبارات موردنیاز از محل اوراق مشارکت، منابع داخلی شهرداری در قالب ملک و اعتبارات نقدی و سایر منابع درآمدی تأمین خواهد شد. مبلغ ۳۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت از سهمیه سال ۱۴۰۲ منتشر شده که برای شروع عملیات اجرایی به پروژه تزریق خواهد شد.

مشکلات پروژه و توقف کار

محبوبی با بیان اینکه این طرح به دلیل مشکلات مالی و اختلافات بین کارفرما و پیمانکار، از حدود سال ۹۶ عملاً تعطیل شد تصریح کرد: از سال



واقعیت مجازی در حمل و نقل عمومی

شرکت کنندگان می‌توانند با استفاده از ابزار تصویری و صوتی با مسیرهای مختلف آشنا شوند و سوار پیاده شدن از وسایل نقلیه عمومی مانند مترو را تجربه کنند. این سازمان با مرکز چند رشته‌ای سلامت برای فناوری‌های تعاملی دانشگاه ساو پائولو همکاری دارد و تحت حمایت شرکت آلتوم فعالیت می‌کند. بنا به گفته آنا کایاسو، مدیر واحد ارتباطات و همکاری اجتماعی برای آمریکای لاتین، "ایجاد این فضا نقطه عطف مهمی در مأموریت ما برای بهبود روند جابجایی شهری است".



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

حرکت

گزارش

خبر کوتاه



فن آوری تورهای مجازی ایستگاه‌های ریلی در خدمت مسافران

مسافران مترو در انگلیس اکنون می‌توانند به صورت مجازی یک تور دیداری از ایستگاه مترو فرودگاه استستند داشته باشند، در پروژه‌ای که از پیش هدف آن، کاهش اضطراب مسافران، افزایش سطح آگاهی ایشان و بهبود دسترسی آنان با ارائه ابزارهای بهتر برای برنامه‌ریزی سفر از قطار به پایانه‌های هوایی طرح‌ریزی شده است. کارشناسان ریلی مرتبط با برگزاری تورهای مجازی به عنوان یک شرکت دانش بنیان مستقر در بریتانیا با مسئولان آموزش فرودگاه و مترو به منظور ایجاد این تور مجازی در ایستگاه فرودگاه استستند همکاری وسیعی داشته‌اند تا فرصتی را برای مسافران فراهم نمایند تا قبل از ورود به ایستگاه به طور مجازی ایستگاه را بازدید نموده و فضای آن را تجربه کنند.

تور مجازی می‌تواند به طور خاص برای مسافران معلول و یا کسانی که دچار ناتوانی هستند به منظور به دست آوردن نقشه سیروسفر و نیز بررسی میزان دسترسی آن‌ها مبادی سفر مفید باشد. پیل دسترسی این سامانه، متشکل از ارائه خدمات به گروهی از مسافران ناتوان صنعت حمل و نقل است که به طور منظم از سیستم استفاده می‌کنند البته این بانک اطلاعاتی می‌تواند به روز شده و توسعه یابد. این افراد می‌توانند همچنین سایر مسافران را به طور مجازی ملاقات نموده تا بازخوردی مربوط به یافته‌های خود از این پروژه را به اشتراک بگذارند. اعضای پیل حمایت خود را از ایده تور مجازی در سراسر جهان به اشتراک گذاشته‌اند.

ایستگاه فرودگاه استستند دارای دسترسی‌های بدون پله و آسان‌بر برای معلولان، دستگاه‌های فروش بلیت خودکار، باجه‌های فروش خدمات در دسترس و نیز یک رمپ شیب‌دار برای دسترسی ساده افراد ناتوان به قطار است. برخی از تجهیزات مدرن و جدید نیز در ایستگاه به ارائه خدمات می‌پردازند. این قطارها دارای پله‌های جمع شونده بوده و به مسافرانی که از ویلچر و اسکوتر استفاده می‌کنند، اجازه می‌دهند بدون رمپ سوار قطار شوند.

البته پیاده‌سازی فناوری تور مجازی با چالش‌های زیادی همراه بود. از ایستگاه باید در زمان خلوت که مسافران کمی در حال سفر بودند فیلم‌برداری می‌شد. کارشناسان تورهای مجازی توانستند بر محدودیت‌های فنی غلبه نموده و نیازهای کاربران را در فضای مجازی مرتفع کنند. به این معنی که تور مجازی بتواند در پلتفرم‌هایی مانند دستگاه‌های تلفن همراه و همچنین رایانه‌ها قابل استفاده باشد.

گزارش مجله حرکت از همکاری‌هایی که فراتر از وظیفه عمل می‌کنند:

با غیرت مثل کارکنان مترو



در نهایت عوامل اورژانس به ایستگاه مراجعه و دستگاه را به بیمار وصل می‌کنند و با ویلچر بیمار را به خارج از ایستگاه برای اعزام به بیمارستان امام خمینی (ره) با آمبولانس منتقل می‌کنند. به تأیید عوامل اورژانس که اگر CPI توسط پرسنل ایستگاه انجام نمی‌شد جان بیمار به خطر می‌افتاد و به احتمال فراوان فوت می‌کرد.

آسیب سطحی، دغدغه‌ای عمیق

گاهی مسافران مترو دچار آسیب‌هایی سطحی می‌شوند؛ اما همین آسیب‌ها هم از سوی همکاران ما با دقت بررسی و دلسوزانه مورد توجه قرار می‌گیرند. در ساعت ۱۲:۵۰ روز یکشنبه هشتم مهرماه، در ایستگاه فردوسی، خانمی حدوداً ۶۵ ساله هنگام پایین رفتن از پله برقی به سمت سکوی علامه جعفری ناگهان تعادلش را از دست داد و به زمین افتاد. بلافاصله متصدی اتاق کنترل با سلیمی، مسئول ایستگاه، تماس می‌گیرد. وی سریعاً همراه با یک مسافر خانم دیگر، مسافر آسیب‌دیده را به نمازخانه ایستگاه منتقل می‌کنند تا وضعیت این مسافر سالمند به همراه صفایی، یکی دیگر از کارکنان بررسی و به وی امداد رسانی شود.

پس از حضور اورژانس و انجام اقدامات اولیه، مسافر که حال عمومی‌اش خوب بود، با رضایت شخصی ایستگاه را در ساعت ۱۳:۴۵ ترک کرد. این مسافر حادثه‌دیده هنگام خروج از کارکنان ایستگاه فردوسی تشکر کرد و گفت که اگر این حادثه در مکانی دیگر رخ داده بود، ممکن بود بی‌اعتنایی شود؛ اما کارکنان مترو با تعهد و دلسوزی به یاری او شتافتند. تماس بعدی او با سامانه ۱۸۸۸ برای تقدیر از کارکنان ایستگاه، مهر تأییدی بر این واقعیت بود.

بازگرداندن اشیا گمشده؛ نشانه‌ای از مسئولیت‌پذیری

علاوه بر نجات جان مسافران، کارکنان مترو در یافتن اشیای گمشده مسافران نیز کوشا هستند. بسیاری از اشیای ارزشمند که مسافران در ایستگاه‌ها جا می‌گذارند، توسط کارکنان پیدا شده و به صاحبانشان بازگردانده می‌شود. این اقدام، نشان از مسئولیت‌پذیری و امانت‌داری کارکنان مترو دارد.

داستان‌های بسیاری همچون آنچه در این گزارش ذکر شد، هر روز در ایستگاه‌های مترو تکرار می‌شود. این روایات، گواهی بر این مدعاست که کارکنان مترو، با تمام وجود برای خدمت‌رسانی به شهروندان تلاش می‌کنند. از این قهرمانان گمنام قدردانی و به آن‌ها افتخار می‌کنیم.

در کشور برزیل از واقعیت مجازی در حمل و نقل عمومی برای کمک به معلولان ذهنی و اوتیسمی‌ها استفاده می‌شود تا مهارت‌های استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی را با اطمینان و به صورت مستقل گسترش دهند. این تکنولوژی مدتی است در کشور برزیل راه اندازی شده و به سرعت در حال گسترش می‌باشد و در این مدت کوتاه با استقبال فراوانی از سوی مردم مواجه شده است. واقعیت مجازی جهت ابتکارات فراگیر در سازمانی در منطقه ویلا کلمنتینو واقع در ساو پائولو صورت می‌گیرد.

در شبکه گسترده متروی تهران و در میان ۱۲ میلیارد سفری که طی ربع قرن فعالیت این مجموعه انجام شده، بی‌تردید لحظات بسیاری وجود داشته که می‌توانستند منجر به بروز حوادث و اتفاقاتی تلخ، برای سلامتی مسافران یا حتی اموال آنان شوند. بسیاری از این حوادث حتی عللی خارج از مباحث مربوط به حرکت قطارها و خدمات مترو دارند. با این حال، در شرایطی که حجم بالای مسافران و فشار کاری ممکن است چالش برانگیز به نظر برسد، این کارکنان شرکت بهره‌برداری مترو تهران بودند که با از خود گذشتگی و اقداماتی فراتر از وظایف رسمی، بلاگردان همشهریان خود شدند.

اگر خاطرات شفاهی کارکنان این شهر زیرزمینی ثبت شود، قصه‌های بسیاری از همدلی، فداکاری و انسان‌دوستی به نگارش در خواهد آمد که هر یک بر افتخار این شرکت در خدمت‌رسانی به شهروندان می‌افزاید. امروز قصد داریم نگاهی به قطره‌ای از این دریای فداکاری در ماه‌های اخیر داشته باشیم.

احیای قلبی در ایستگاه

روایت اول ما در خصوص مسافرانی است که در ایستگاه‌های مترو دچار عارضه‌های سلامتی مانند ایست قلبی می‌شوند و حتماً بسیاری از کارکنان ایستگاه‌ها که خاطراتی از لحظات حساس احیا قلبی و یا امداد رسانی به این مسافران با کمک‌های تلفنی اورژانس دارند. لحظات حساسی که جان این شهروندان با وظیفه‌شناسی کارکنان مترو گره می‌خورد.

روز چهارشنبه ۴ مهرماه سال جاری حوالی ساعت ۱۴ مسافر آقا که حدوداً میان سال بود در ایستگاه مدافعان سلامت دچار درد در ناحیه قفسه سینه و کتف چپ و راست می‌شود. وی بلافاصله خود را به یکی از کارکنان ایستگاه می‌رساند و شرایط خود را برای مسئول ایستگاه تشریح می‌کند. میلاد زارع مسئول کارشناس ایستگاه مدافعان سلامت با توجه به شرایط بحرانی مسافر وی را به داخل اتاق مسئول ایستگاه منتقل می‌کند. پس از انتقال مسافر بلافاصله با اورژانس تماس می‌گیرند. عوامل اورژانس می‌آیند؛ اما اعلام می‌کنند که شرایط بیمار بحرانی و وخیم است و باید سریعاً ایستگاه را ترک و از بیمارستان امام خمینی دستگاهی را به ایستگاه بیاورند.

بعد از خروج اورژانس حال بیمار وخیم‌تر می‌شود. میلاد زارع مسئول کارشناس و وحید سحرانی تکنسین فنی ایستگاه، بیمار را به حالت درازکش قرار می‌دهند و آقای سحرانی عملیات CPI را روی بیمار انجام و وی را از مرگ نجات می‌دهد.



بهره‌مند شدن گردشگران با گسترش پرداخت کرایه الکترونیکی در ایتالیا

Nexi و دو شرکت طراح کارت انجام می‌شود و انتظار می‌رود این کارت‌ها به نفع توریست‌های آسیایی باشد. مدیر راه‌حل‌های تجاری ایتالیا در Nexi، معتقد است: "همکاری‌های جدید نشان می‌دهد که Nexi چگونه با بهره‌گیری از فناوری، به موفقیت‌های فراوانی در سطح جهانی رسیده است. شهر رم ایتالیا، اولین شهر در اروپا خواهد بود که این خدمات را به مجموعه‌ای از میلیون‌ها شهروند آسیایی ارائه می‌کند و بدین ترتیب روند دیجیتالی کردن بلیت‌های سفر را تسریع می‌بخشد.

در شبکه حمل و نقل عمومی رم، علاوه بر پرداخت مستقیم کرایه از طریق کارت‌های American Express، Mastercard، Visa و دارندگان این کارت‌ها قبلاً از آن استفاده می‌کردند. اکنون می‌توان از کارت‌های الکترونیکی که توسط شرکت‌های JCB ژاپن و UnionPay چین تهیه شده است و به دستگاه‌های تلفن همراه متصل می‌شوند، برای پرداخت هزینه سفر استفاده کرد. راه‌اندازی این طرح به دنبال توافقات بین شرکت فن‌آوری پرداخت ایتالیایی

حرکت

گزارش



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان



هوشمندسازی ایمنی در مترو؛

کاهش خطا با سامانه‌های بازرسی هوشمند

هوشمندسازی در سطح کلان شرکت

توجه به هوشمندسازی، به‌خصوص در شرکت بهره‌برداری که با چالش کمبود سرمایه‌های انسانی روبرو است، باید با جدیت هرچه تمام در سطح کلان دنبال شود. ما در واحد ایمنی و مهندسی عملیات به دنبال این هستیم تا کنترل و بازرسی را هوشمند کنیم و تا حد امکان دخالت نیروی انسانی را در ثبت داده‌ها کاهش دهیم. در همین راستا به دنبال راه‌اندازی سامانه هوشمند بازرسی ایمنی و عملیات هستیم. راه‌اندازی کارگاه شالوده به عنوان اولین کارگاه تخصصی امداد و سوانح ریلی وی در ادامه به راه‌اندازی کارگاه شالوده به عنوان اولین کارگاه تخصصی امداد و سوانح ریلی اشاره کرد و افزود: اگر این کارگاه تجهیز شود، می‌تواند طرح‌ها و برنامه‌های کلانی را در جهت آموزش سایر بهره‌برداران مترو در ایران فراهم کند. در کنار انتقال دانش، فرصتی برای درآمدزایی شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه نیز مهیا شود.

توانمندسازی کارکنان منطبق با سرفصل‌های بین‌المللی

واحد ایمنی و مهندسی عملیات شرکت بهره‌برداری مترو، با توجه به اهمیتی که مدیریت ارشد مجموعه به دانش و تخصص دارد، سایر کارکنان نیز ترغیب شده‌اند تا با هزینه شخصی در دوره‌های تخصصی همچون هوشمندسازی کسب‌وکار (BI) شرکت کنند. در واقع، زیرمجموعه بلوغ یافته و توانمندی در این واحد مشغول به کار هستند و اولویت اصلی تمامی همکاران ما در اینجا، ایمنی مسافران است. به‌زودی، با توجه به دانش و تخصص کارکنان، از داشبوردهای مدیریتی در حوزه ایمنی رونمایی خواهد شد. علاوه بر این، سعی کردیم با تعریف و طراحی کارگاه‌های آموزشی از تجربیات بین‌المللی که برخی مدیران مانند آقای مهندس رجایی (مدیریت محترم ارشد خط ۵) داشته‌اند، در جهت انتقال دانش وی تحت عنوان "مبانی امداد ریلی برای قطارهای خط پنج" و کارگاه‌هایی مانند جوشکاری و برش‌کاری (مهندس حسین رضایی از همکاران نت ابنیه فنی مسیر خط هفت) برای پرسنل ایمنی بهره‌بریم.

در انتها باید بیان کنم که در هیچ شرکت و سازمانی صرفاً به واسطه عملکرد صحیح مدیریت ایمنی نمی‌توان به اهداف تعالی در ایمنی دست‌یافت و همکاری سایر واحدهای سازمانی از طریق ارائه بازخوردهای حاصله، می‌توانند ما را در جهت سیاست‌گذاری تعدیل سوانح و حوادث و دستیابی به اهداف مدنظر یاری کنند تا بتوانیم در کنار هم شرکت بهره‌برداری را به سرمنزل مقصود برسانیم.

با پایش مستمر وضعیت ایمنی و عملیات در تمامی خطوط، پیگیری رفع نواقص و تهدیدهای ایمنی را با کمک مدیران ارشد خطوط بر عهده دارند. واحد برنامه‌ریزی مواجهه با حوادث و بحران که وظیفه توانمندسازی مقابله با حوادث و بحران‌ها را پیگیری می‌نماید و عملیات کنترل سوانح و بحران نیز جمع‌آوری و امداد رسانی سوانح ریلی را انجام می‌دهد. در واقع تمامی این بخش‌ها در راستای به حداقل رساندن خطاها و افزایش هرچه بیشتر ایمنی تلاش می‌کنند.

ما تلاش کرده‌ایم تا از طریق مهندسی فرایندها و کارسنجی فعالیت‌های محوله با رویکرد چابک محوری در ساختار سازمانی خود، علی‌رغم بحران کمبود نیروی انسانی، با اقداماتی از قبیل جانشین‌پروری و توانمندسازی پرسنل خود دچار چالش جدی در این حوزه نشویم. سعید حاجی‌زاده با اشاره به اینکه سیستم مترو پس از ساخت با نواقص خاص و محدودیت‌هایی تحویل بهره‌برداری می‌شود افزود: در کنار این نواقص، نیازها و مطالبات اجتماعی مانند مسیر ویژه نابینایان نیز به‌مرور از طرف مسافران و نهادهای بالادستی مطرح شد و همین باعث ایجاد تنگناهایی برای عملیات بهره‌برداری شرکت می‌شود. از این رو، ما همیشه در تلاش هستیم تا با تمام محدودیت‌ها، کاری کنیم که ایمنی عملیات ارتقا یابد. برای مثال، فرایند توسعه فناوری در این مجموعه با مطالعه و شناسایی به‌روزترین فناوری‌ها، گزینه‌هایی را با ایمنی بالاتر و صرف زمان و هزینه کمتری برای سرعت بخشیدن به کارها مانند تغییر آلیاژ مورد استفاده در مسیر ویژه نابینایان معرفی می‌کند.

تهیه و تدوین ۱۸ مجلد دانش سازمانی در حوزه ایمنی و مهندسی عملیات

وی افزود: در سال ۱۳۹۸، دفترچه ایمنی و مهندسی عملیات با شناسایی تمامی فرایندها و فعالیت‌های ایمنی و مهندسی عملیات به چاپ رسید. در ادامه و به منظور توانمندسازی نیروی انسانی، شناسایی، استخراج و مستندسازی دانش ضمنی آغاز شد که در حال حاضر ۱۸ مجلد در این زمینه آماده شده که مهم‌ترین دستاورد آن این است که دستیابی به دانش انجام کارها برای کارشناسان و افرادی که بعد از ما در این پست‌ها مشغول به کار

سعید حاجی‌زاده، دارای لیسانس مدیریت صنعتی و فوق‌لیسانس و دکتری مدیریت تکنولوژی با گرایش سیاست‌های تحقیق و توسعه، از سال ۱۳۹۱ کار خود را در شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه به عنوان رئیس امور پژوهشی و مطالعاتی گروه مشاوران مدیرعامل آغاز کرده است. او چند سال به عنوان رئیس توسعه دانش شرکت نیز فعالیت کرده و از سال ۱۳۹۸ تا کنون به عنوان مشاور در مدیریت ایمنی و مهندسی عملیات مشغول به کار است.

سعید حاجی‌زاده با توجه به دانش و تخصص خود در این سال‌ها، گام‌های مشاوره‌ای مؤثری در جهت سیاست‌گذاری‌ها، تعیین استراتژی‌ها و اهداف این واحد برداشته است. وی با اشاره به اینکه نقشه راه ایمنی و مهندسی عملیات در این واحد با هم‌فکری و خرد جمعی برای افزایش ضریب ایمنی مترو طراحی شده است، گفت: مأموریت اصلی ما شناسایی وضعیت ایمنی شرکت، اصلاح و بهبود آن و کاهش مخاطرات ایمنی با طراحی سناریوهای ایمن عملیاتی است.

وی افزود: برای تحقق این هدف، چشم‌اندازی در جهت حرکت به سمت خط‌ان‌پذیری عملیات و به صفر رساندن حوادث و سوانح ذیل سند استراتژی کلان شرکت تعریف کرده‌ایم و هر ساله با استفاده از تحلیل نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدها، اقدام به تدوین سند استراتژی درون واحدی می‌نماییم. با تعریف برنامه‌های عملیاتی ذیل این سند، سعی در دستیابی به اهداف ایمنی و تعالی در ایمنی داریم.

وی با اشاره به اینکه مدیریت ایمنی و مهندسی عملیات کوچک شده ۳ مدیریت بحران، سوانح و ایمنی است، گفت: این مدیریت با اهداف و استراتژی‌های تعریف شده در حوزه مشغول به کار است. مهندسی عملیات که وظیفه تجزیه، تحلیل و بهبود سناریوهای عملیات و تهیه و ارائه گزارش جامع عملیاتی را بر عهده دارد. واحد مهندسی ایمنی که طراحی و تدوین ابلاغیه‌ها و الزامات ایمنی، طراحی و محاسبه شاخص‌ها و ضرایب ایمنی را انجام می‌دهد. واحدهای بازرسی و نظارت ایمنی خطوط هفت‌گانه که





طرح آزمایشی "لطفا به من صندلی دهید"

است که مسافران با دیدن آن متوجه می‌شوند که شما به نشستن نیاز دارید) می‌باشد که در حال حاضر مسافران لندن از آن استفاده می‌کنند. شرکت حمل و نقل لندن در گام اول این طرح را شش هفته به صورت آزمایشی به اجرا در می‌آورد و برای این کار در حال جذب هزار نفر از سراسر اروپا می‌باشد تا در این طرح آزمایشی مشارکت کنند و میزان رضایت مسافرانی که از این علائم استفاده می‌کنند را ارزیابی نمایند

حمل و نقل عمومی لندن در ابتکاری جدید طرحی را با عنوان " لطفا به من صندلی دهید" آغاز کرده است. در این پروژه به منظور رفاه بیشتر کسانی که آسیب دیدگی‌های پنهان مانند معلولیت و یا برخی بیماری‌های خاص دارند، علائم آبی رنگی طراحی شده است که این علائم نشان دهنده نیازاین افراد به نشستن بر روی صندلی‌های مترو است. این علائم شبیه به علائم معروف "Baby on Board" (علائمی



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

حرکت

گفت‌وگو

خبربین‌الملل

عصر جدید کارآیی و اعتمادسازی در مترو

ارتباطات رادیویی در حفظ عملکردهای ریلی پیشرو، قوی و منظم نقش مهمی ایفا می‌کنند. هر خلل عمده‌ای در ارتباط قطار می‌تواند به تأخیرها و توقف‌های ناخواسته منجر شود، که البته بر درآمد و بهره‌وری مسافران تأثیر مخربی خواهد داشت. در این زمینه، شرکت آلتستوم برای رویارویی با این چالش‌های پیش‌رو راه‌حلی مبتکرانه ارائه می‌کند. با مدیریت قدرت هوش مصنوعی در ارتباطات رادیویی، این شرکت در روش کنترل موانع دگرگونی ایجاد کرده و فضایی را جهت تجربه سفری بی‌نقص و قابل پیش‌بینی برای مسافران بوجود می‌آورد.

در شرکت آلتستوم، "هوش مصنوعی اقدامات غیرضروری در تعمیرات و نگهداری را حذف می‌کند و فقط در صورت لزوم دخالت صورت می‌گیرد که در این حالت موانع کمتری بر سر راه مسافران قرار می‌گیرد."

یک راه‌حل برجسته در شرکت آلتستوم سیستم هوش مصنوعی است که با استفاده از آموزش ماشینی قبل از هر پیشامدی، موارد رادیویی را حل و فصل می‌کند که در این صورت نیاز به بازرسی‌های وقت‌گیر و هزینه‌بر کاهش می‌یابد.

یک مورد از مزایای این سیستم پیش‌بینی اختلالات است. از دیرباز، لازم بوده که هر شش ماه یکبار بازرسی واحد تعمیرات و نگهداری شرکت‌ها در محل صورت گیرد.

این ابزار موارد مرتبط با شبکه رادیویی قطار با زمین را تشخیص می‌دهند، و رفع سریع و حفظ تداوم خدمات را تضمین می‌کنند که منجر به شناسایی اختلال سیگنال ناشی از عواملی همچون کثیفی، شیب آنتن، و پوشش کابل می‌گردد. مسائل پیچیده‌ای نیازمند به بررسی‌های مفصل، به طور خودکار با سیستم هوش مصنوعی شناسایی و بررسی می‌شوند، بهره‌برداری‌ها تسهیل می‌یابند و میزان اطمینان کلی بالا می‌رود.

آینده توسعه هوش مصنوعی شرکت آلتستوم فراتر از ارتباطات رادیویی پیش خواهد رفت، و گروه محققان روی یکسری پروژه‌های مبتنی بر هوش مصنوعی همچون خودکارسازی تحلیل ورود به سیستم در تجهیزات سیگنالینگ کار خواهند کرد، که جریان مصرف انرژی، مدل‌های مصنوعی از مطالبات ریلی، و حتی یادگیری ماشین کوانتومی را بهینه خواهند کرد. آینده ریل در نقطه عطف خود قرار دارد، و قطعاً شرکت آلتستوم همچنان در این دگرگونی پیش‌تاز باقی خواهد ماند.

معاون سرمایه‌های انسانی شرکت بهره‌برداری مترو در گفت‌وگو با حرکت عنوان کرد:

صدایتان را می‌شنویم

سید سعید مقدم‌زاده، متولد سال ۱۳۵۹ در مشهد، با مدرک کارشناسی مهندسی کامپیوتر (نرم‌افزار) و کارشناسی ارشد مدیریت دولتی (مدیریت تحول)، از اواسط تیرماه سال جاری به عنوان سرپرست معاونت سرمایه‌های انسانی به شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه پیوسته است. وی فعالیت کاری خود را به عنوان معلم از سال ۱۳۸۱ در آموزش و پرورش تهران آغاز کرد و دارای تجربه در سطوح مختلف از حوزه کارشناسی تا مدیریت میانی و ارشد است. همچنین دارای تجربه مدیریت در حوزه رفاه و پشتیبانی وزارت آموزش و پرورش و مشاور اداری مالی اجرایی معاونت برنامه‌ریزی و توسعه منابع انسانی، مشاور معاونت توسعه در امور بودجه و تأمین منابع دانشگاه علوم پزشکی مشهد و معاون مدیرکل فرهنگی رفاه و پشتیبانی وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی و چندین سال فعالیت در مجلس شورای اسلامی می‌باشد.

مقدم‌زاده فردی است که از دل کارکنان و رده‌های پایین سازمانی به جایگاه معاونت نیروی انسانی راه یافته و خود را نماینده و خادم کارکنان می‌داند. وی با توجه به تجربه فعالیت در معاونت سرمایه‌های انسانی مجموعه بسیار بزرگ آموزش و پرورش، معتقد است به دلیل تعداد بالای نیروی انسانی این شرکت و انباشت مطالبات و مشکلات طی سنوات گذشته، یکی از سخت‌ترین و پرچالش‌ترین بخش‌های شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه، همین معاونت سرمایه‌های انسانی است. با این حال، با گذشت زمان کوتاه و حدود ۳ ماه از عمر معاونت او در این حوزه، بخش مهمی از این مشکلات همانند اختصاص حق جذب مرتفع شده و تلاش برای رسیدگی به سایر آنها نیز در حال برنامه‌ریزی و انجام است.

با سید سعید مقدم‌زاده معاون سرمایه‌های انسانی شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه، در دفتر کار وی واقع در طبقه پنجم ساختمان که مملو از پرونده و برگه‌های پیگیری کارهای مختلف بود، گفت‌وگو کردیم.

حال تلاش هستند، بهای بیشتری داد. چرا که نمی‌توانیم بدون حمایت از این افراد که مهم‌ترین سرمایه‌های این شرکت هستند، از چالش کمبود نیروی متخصص که با گسترش خطوط و ایستگاه‌ها هر روز بزرگ‌تر هم می‌شود، عبور کنیم. وی خاطرنشان کرد، برای جذب نیروی انسانی، با توجه به تجربیات گذشته سعی داریم تا از خرد جمعی و بدنه کارشناسی کارکنان بهره بگیریم.

مقدم‌زاده گفت: امروز برای جذب نیرو باید با دقت نظر بیشتری دست‌به‌کار شویم و به بهترین و بهره‌ورانه‌ترین شکل ممکن در حوزه‌هایی که احتیاج به نیروی متخصص داریم مثل راهبر قطار، راهبر مرکز فرمان، کارشناس فناوری اطلاعات، حسابداری و... این است که زمینه را در جهت بهبود و تثبیت شرایط مدنظر ایجاد و چالش‌ها را مرتفع کنیم.

وی در ابتدا با بیان اینکه شرکت بهره‌برداری مترو به واسطه ماهیت خدمات‌رسانی خود روزانه میزبان میلیون‌ها نفر از شهروندان است گفت: این خدمات‌رسانی تنها با همت و اراده همکاران تحقق می‌یابد و برای افزایش کیفیت خدمات، همدلی و اتحاد کارکنان ضروری است.

کاهش انگیزه نیروی انسانی بزرگ‌ترین چالش شرکت بهره‌برداری مترو

مقدم‌زاده به کاهش انگیزه نیروی انسانی به عنوان بزرگ‌ترین چالش شرکت بهره‌برداری مترو اشاره کرد و گفت: برای رفع این چالش باید در وهله اول نسبت به بررسی دقیق عوامل این کاهش انگیزه اقدام کرد و همچنین به کارکنانی که هنوز با انگیزه بالا در



سرمایه‌گذاری ۲ میلیارد دلاری مونترال در بهبود سیستم مترو



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

به بیان آقای اریک آلان کالدول، عضو هیأت اجرایی واحد حمل‌ونقل مونترال، " برای تغییر در جابجایی پایدار و ارائه جایگزینی مطلوب برای خودروهای شخصی، توسعه‌ی سیستم حمل‌ونقل عمومی معتبر و کارآمد ضروری است."

در مجموع، حدود ۱٫۳ میلیارد دلار صرف بهبود و ارتقای زیرساخت ثابت و تجهیزات، و ۳۲۰ میلیون دلار دیگر نیز صرف بهبود روند دستیابی آسان به مترو، همچون ساخت آسانسور در ۱۲ ایستگاه مترو خواهد شد.

حرکت

گفت‌وگو

خبر بین‌الملل

سفری دلنشین به تعدادی از نمایشگاه‌های فرهنگی هنری متروی مسکو

تصور نیمی از مسافران از یک سیستم عظیم حمل و نقل عمومی شهری معمولاً فراتر از آمارهایی چون میزان ارائه خدمات، مسافر روزانه و تراکم شبکه است. علاوه بر موارد ذکر شده، مسافران انتظار دارند در زمان مسافرت در طول شبکه، حمل و نقل عمومی، از لحاظ فردی نیز موجبات رضایت مندی آن‌ها را فراهم آورد.

در مسکو، اپراتورهای حمل و نقل عمومی از این حقیقت آگاه هستند و از مدت‌ها قبل مشغول انجام پروژه‌های متعدد هنری در داخل سیستم متروی این شهر بوده‌اند. این نگاه به منظور افزایش کیفیت سفر مسافران با ایجاد یک محیط خاص می‌باشد که آن‌ها می‌توانند در این محیط خاص از یک فضای طراحی شده منحصربه‌فرد به محلهای دیگر حرکت کنند. در حال حاضر چندین پروژه در دست اقدام می‌باشد که می‌توان به تعدادی از آن‌ها اشاره نمود.

متروی مسکو دارای هفت قطار ویژه می‌باشد که در خطوط مختلف حرکت می‌کنند. قطار آکوآرل قطاری است که به دلیل گالری عکس داخل آن بسیار مشهور است. نقاشی‌ها نسخه‌ای از ۳۵ شاهکار هنری از کلکسیون‌های هنری واقعی می‌باشند. برخی از موزه‌های دولتی روسیه در این پروژه مشارکت کرده‌اند. فضاهای نمایشگاهی نیز نقش مهمی برای متروی مسکو ایفا می‌کنند. در حال حاضر شبکه مترو مسکو ۴ گالری هنری را شامل می‌شود. به طوری که در برخی ایستگاه‌ها ویتترین‌های مدور و استوانه‌ای شکل در سراسر فضای داخلی ایستگاه نمایش داده شده‌اند. ویتترین‌ها طوری نورپردازی شده‌اند که بهترین چشم‌انداز ممکن را ارائه می‌نمایند. برخی ایستگاه‌ها رویکرد انسان‌محوری را در پیش گرفته‌اند. به طوری که در آن‌ها تصاویر کارکنان مترو مسکو شامل متخصصان دپارتمان‌های فنی، کارکنان اداری و تازه استخدام شدگان نمایش داده شده‌اند.

علاوه بر این در اداره مرکزی متروی مسکو گالری Atrium، ویتترین چند آثار اصلی از موزه‌های محلی شهر می‌باشد.

همچنین همزمان با برپایی برنامه‌های شبانه، کنسرت با حضور نوازندگانی که در راه پله اصلی ایستگاه به سمت پایین مستقر شده‌اند در داخل ایستگاه برگزار می‌گردد.

شهر مونترال یکی از شهرهای مهم در کشور کانادا به حساب می‌آید از این رو مسئولان این شهر برای ارتقای سیستم مترو و دسترسی بهتر به آن، مبلغ ۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

بنا به گزارش مسئولان این شهر، این بودجه به مدرن‌سازی و ارتقای زیرساخت مترو و بهبود روند دسترسی به آن اختصاص خواهد یافت. همچنین، تا ۲۰۲۵ نیز فعالیت‌هایی جهت بهبود چشمگیر در کسب تجربه مسافران، کاهش کمبود در حفظ و نگهداری دستگاه‌ها و بهبود اعتبار خدمات صورت خواهد گرفت.

جانمایی افراد مذکور انجام دادیم.

وی افزود: در حال حاضر تنها ۱۰۰ نفر از کارکنان شرکت بنا به دلایل مختلف، کنار چارتی هستند که اقدامات لازم برای رفع مشکل آنها نیز در حال انجام است.

مشارکت بالای واجدین در انتخاب نماینده سرپرستان

مقدم‌زاده با اشاره به برگزاری انتخابات نماینده سرپرستان در کمیته طبقه‌بندی مشاغل شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه به‌صورت الکترونیکی گفت: برگزاری این دوره از انتخابات حدود ۲۰ میلیون تومان هزینه داشت که این رقم نسبت به دوره قبل که با صرف مبالغ گزافی انجام می‌شد در مقایسه با هزینه و میزان مشارکت افراد غیرقابل‌مقایسه است. چرا که برگزاری انتخابات به صورت الکترونیکی منجر به کاهش چشمگیر هزینه‌ها و افزایش مشارکت واجدین شرایط در انتخابات و ثبت رکورد جدیدی در این حوزه شد.

سختی کار در معاونت سرمایه‌های انسانی

مسئلاً کار در معاونت سرمایه انسانی شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه سخت است. من همیشه می‌گویم که تصمیم در خصوص نیروی انسانی بدون دخالت دادن خود آنها کاری بس دشوار است. به همین دلیل سعی کرده‌ام ارتباط مناسبی با همه بخش‌ها داشته باشم تا بتوانم مشکلات را مستقیماً دریافت کرده و در تصمیم‌گیری‌ها لحاظ کنم. از شعار دادن و وعده وعید دادن‌های بی‌ثمر دوری کرده و ترجیح می‌دهم هر اقدامی را پس از به‌ثمر رسیدن، به همکاران محترم اطلاع‌رسانی کنم.

مسئولیت این عنوان سازمانی بسیار بالاست. از ابتدا می‌دانستم که در جایگاه پرچالشی قرار است فعالیت نمایم و فرصت کمی را برای گذراندن با خانواده خواهم داشت. ولی در تمام دوران خدمت خویش در نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، وقتی مسئولیتی را پذیرفته‌ام، از تمام توان خود برای انجام هرچه بهتر وظایف محوله بهره برده‌ام و امیدوارم اقدامات و تلاش‌هایم در این مرحله از پذیرش مسئولیت خطیر شرکت معظم بهره‌برداری مترو تهران، مورد رضایت پروردگار، مدیرعامل محترم و کارکنان گران‌قدر این شرکت قرار گیرد.



سخن پایانی...

با توجه به تنوع مشکلات و همچنین وجود موانع متعدد خارج از شرکت، امکان رفع و حل تمامی موارد مدنظر همکاران گرامی در مدت کوتاه تقریباً امکان‌پذیر نیست؛ ولی امیدوارم با لطف پروردگار و همکاری و همدلی بیش از پیش دوستان گرامی شاغل در شرکت و همچنین حمایت بی‌دریغ مدیرعامل محترم و همبستگی سایر معاونین و مدیران محترم، اتفاقات زیبایی رقم خورده و اخبار خوشایند بخصوص در بخش مالی به همکاران خدمت مترو اعلام گردد.



ایجاد رضایت‌مندی و انگیزه بیشتر برای فعالیت و انجام وظیفه بسیار حائز اهمیت است. در این میان حق جذب کلیدواژه‌ای است که سال‌ها فکر تمامی کارکنان شهر زیرزمینی را به خود مشغول کرده بود؛ بنابراین در گام اول آن را نهایی کردیم تا کمی از دغدغه‌های کارکنان کاسته شود.



سرپرست معاونت سرمایه‌های انسانی شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه با اشاره به تحقق حق جذب برای تمامی کارکنان، گفت: برای رفع مشکلات نیروی انسانی برنامه داریم و آماده پذیرش تمامی ایده‌ها و طرح‌های پیشنهادی کارکنان در حوزه سرمایه‌های انسانی که به نفع همکاران بوده و قابلیت اجرا دارد، هستیم.

مقدم‌زاده با اشاره به اینکه مدیریت در کنار دانش و کسب تخصص و تجربه، یک امر ذاتی است، گفت: یک مدیر خوب در اولین گام باید بر اوضاع و شرایط مسلط شود و برای اصلاح حقوق و مزایای کارکنان که مهم‌ترین حق افراد است، تمام تلاش خویش را معطوف نماید.

صف و ستاد در یک سو / تحقق حق جذب برای همه کارکنان

درخواست‌های مختلف دریافت حق جذب، داستانی بود که سال‌ها کارکنان شهر زیرزمینی با آن همراه بودند. با توجه به اعتراضات و درخواست‌های بی‌شمار کارکنان، با پیگیری‌هایی که از روز اول حضور در این شرکت انجام دادم، این مطالبه همگانی را با مساعدت و پیگیری ویژه مدیرعامل محترم و همراهی معاونت برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورا شهرداری تهران برای ترمیم مزد تمامی کارکنان خدمت شرکت از صف تا ستاد محقق شد.

با اضافه شدن حق جذب در فیش حقوقی و تأثیر آن بر محاسبه آئیم‌های قانونی مانند اضافه‌کار و... میزان مبلغ بیمه و مالیات پرداختی کارگرو کارفرما افزایش می‌یابد. اما از سوی دیگر باعث افزایش میانگین حق بیمه کارگرو در نهایت باعث افزایش مبلغ مستمری بازنشستگی، ازکارافتادگی و بیکاری کارکنان مشمول می‌گردد و تضمینی بر این است که این مبلغ به کارگر پرداخت و حقوق او افزایش یابد. در شرکتی به وسعت یک شهر که بیش از ۷ هزار نیرو برای اداره آن در تلاش هستند تا خدمات‌رسانی به شهروندان و مسافران به نحوه احسن انجام شود، ایجاد رضایت‌مندی و انگیزه بیشتر برای فعالیت و انجام وظیفه بسیار حائز اهمیت است. در این میان حق جذب کلیدواژه‌ای است که سال‌ها فکر تمامی کارکنان شهر زیرزمینی را به خود مشغول کرده بود؛ بنابراین در گام اول آن را نهایی کردیم تا کمی از دغدغه‌های کارکنان کاسته شود.

جانمایی حدود ۷۰۰ نفر نیروی فاقد پست در ساختار جدید نیروی انسانی شرکت

معاون سرمایه‌های انسانی شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه از وجود بیش از ۸۰۰ نفر از کارکنان فاقد پست طبق آخرین نمودار سازمانی شرکت خبر داد و گفت: هم‌زمان با پیگیری و اجرا حق جذب برای تمامی کارکنان، یک جراحی بزرگ در ساختار شرکت با

حقایق جالب در مورد متروهای جهان



نوزاد متروی مکزیک!

شاید فکر می کردید که متروها نمی توانند دوست داشتنی و جذاب باشند، اما با دیدن این متروی نوزاد در مکزیک شگفت زده خواهید شد. جالب است که بدانید نام آن را کارگران مترو مکزیک گذاشته اند. از این مترو برای حمل و نقل کارمندان در پیل و به هنگام شب استفاده می شود.

مترو نه تنها وسیله ای برای حمل و نقل است، بلکه مکانی است که اتفاقاتی که تصور نمی کنیم را در خود جای می دهد. واگن های معطری، متروهای استتار شده داخل ساختمان ها که حتی در این متروها سوپر مارکت مجازی برای مسافران داخل ایستگاه ها در نظر گرفته شده است. این ها نمونه هایی از شگفتی های مترو در جهان هستند. شاید روزانه میلیون ها نفر از این متروها استفاده کنند که بسیاری از نکات در مورد ایستگاه های مترو را نمی دانند. در این مطلب به حقایق جالبی درباره خطوط مترو در سراسر جهان اشاره می کنیم.



خروجی مخفی شکل خانه!

محلۀ بروکلین در شهر نیویورک، خانه ای داخل مترو به سمت خروجی مترو دارد. این ساختمان (مخفی) که به ظاهر یک خانه سه طبقه است برای استفاده در مواقع ضروری طراحی شده است.



متروی معطر

در وین، اهمیت بسیاری می دهند که بوهای ناخوشایند استشمام نشود. به همین دلیل کارمندان مترو شروع به خوشبو کردن شلوغ ترین قطارهای اتریش می کنند تا فضای دلپذیری به خصوص در تابستان فراهم شود



عمیق ترین متروی جهان

متروی آرسنالنا ۱۰۵/۵ متر زیر زمین است. مسافران برای دسترسی به آن، از سطح همکف تا متروی زیرزمینی باید ۱۵ دقیقه پیاده روی کنند. مسافران برای استفاده از طول مسیر بر روی پله برقی با خود روزنامه یا کتاب می آورند که بخوانند.





سوپر مارکت مترویی

از آنجا که اکثر مردم کره جنوبی وقت آزاد برای خرید ندارند، شرکتی تصمیم گرفت بازار غذایی خود را در داخل مترو دایر کند. مسافران با تلفن همراه خود محصولات مورد نظر خود را انتخاب می کنند و سپس در خانه تحویل می گیرند.



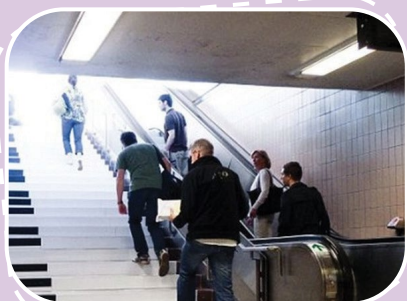
غذا خوردن ممنوع

در برخی از ایستگاه های مترو در سراسر جهان، مصرف مواد غذایی ممنوع است. یکی از آنها ایستگاه واشنگتن است و در صورت عدم رعایت، نگهبانان آن فرد را غافلگیر و از او می خواهند که غذا را سریع کنار بگذارد.



متروی بدون راننده

متروی دبی با تقریباً ۷۰ کیلومتر و ۴۷ ایستگاه، یکی از گسترده ترین سیستم های حمل و نقل بدون راننده در جهان است. این مترو می تواند تا ۳۵۵ میلیون مسافر را در سال جابه جا کند.



پله ی پیانویی در مکزیک

این طرح در راستای تشویق مسافران به ورزش بیشتر، با انتخاب پله به جای پله برقی انجام شد. علاوه بر این، هر قدمی که در جای پای شما برداشته می شود، صدای هر کلید پیانو را می نوازند و ملودی سرگرم کننده ای ایجاد می کند تا حواس مسافران را پرت کند.



اولین نقشه مترو

نقشه ای که امروزه بعنوان نقشه مترو می شناسیم مربوط به سال ۱۹۳۱ است و توسط مهندس هنری چارلز بک رسم شد. دو سال بعد، او نقشه را دوباره طراحی کرد تا ساده تر و درک آن آسان تر شود و چیزی شبیه به آنچه امروز می بینیم ایجاد کرد.



قدیمی ترین مترو

متروی لندن در سال ۱۸۶۳ و بعنوان قدیمی ترین مترو در جهان افتتاح شد. این مترو در روز اول ۴۰ هزار مسافر داشت که تا سال ۱۸۸۰ به ۴۰ میلیون نفر در سال افزایش یافت. در حال حاضر بیش از سه میلیون مسافر روزانه از این وسیله حمل و نقل استفاده می کنند.



خانه های جعلی متروی قدیمی لندن

نمایی از خانه های ساختگی ساخته شده که در ظاهر به شکل خانه است، با این ویژگی که تنها دیواری است که دهانه بزرگی برای تهویه را در خود پنهان کرده است.

از آنجایی که لوکوموتیوهای بخار قبلاً در متروی لندن مورد استفاده قرار می گرفتند، آنها نیاز به یک سیستم تهویه برای خروج بخار داشتند. به همین دلیل، در یک ایستگاه،





استفاده از بلیت‌های هوشمند الکترونیکی در متروهای جهان

شهروندان سوفیا در بلغارستان، هم‌اکنون امکان استفاده از بلیت‌های هوشمند الکترونیکی نوین را در سیستم حمل‌ونقل عمومی‌شان دارند. این سیستم با هزینه‌ای ۴۲ میلیون یورویی، جایگزین بلیت‌های کاغذی خواهد شد. بلیت الکترونیکی قابلیت استفاده در تمامی قسمت‌های حمل‌ونقل را دارد. تمام هزارو سیصد و پنجاه وسیله نقلیه در سطح شهر به ۷ هزار و پانصد دستگاه اعتبارسنجی بلیت الکترونیکی تجهیز خواهد شد. همچنین مترو بنگلور برنامه دارد که یک

سیستم بلیت جدید را معرفی نماید. این سیستم در تمامی ۶۲ ایستگاه فاز دو مترو اجرا خواهد شد. سیستم کارت مشترک با هدف تسهیل شبکه حمل‌ونقل یکپارچه، با عنوان یک ملت یک کارت، به کاربران اجازه می‌دهد تا پرداخت‌های مربوط به تمامی قسمت‌های حمل‌ونقل عمومی را تنها با یک کارت انجام دهند و همچنین این کارت به حساب بانکی مسافران نیز متصل خواهد شد. جایایی با کارت هوشمند امکان تجربه سفری آسان را به مسافران می‌دهد.



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

حرکت

گفت‌وگو

است. انتظار می‌رود دولت در این زمینه کمک بیشتری کند، زیرا تهران به عنوان مرکز فعالیت‌های سیاسی و اقتصادی کشور، نیازمند توجه و سرمایه‌گذاری بیشتری است. دولت سیزدهم توجه ویژه‌ای به حمل و نقل عمومی داشت و تسهیلاتی برای واگن‌های مترو، اتوبوس‌ها و تاکسی‌های برقی در نظر گرفته بود و خوشبختانه دولت جدید نیز این سیاست را ادامه می‌دهد که جای تشکر دارد.

📌 در خصوص قرارداد واگن‌های جدید، به نظر شما این موضوع تا چه حد به بهبود خدمات‌رسانی کمک خواهد کرد؟

از سال ۱۳۹۹ هیچ قطاری به مجموعه مترو اضافه نشده است و این امر، در کنار گسترش خطوط و فرسودگی ناوگان، باعث بروز مشکلاتی در سیستم حمل و نقل مترو شده است. در این دوره مدیریت شهری، در دو مرحله قرارداد خرید واگن با کشور چین به امضا رسیده است. این واگن‌ها در چین در حال ساخت هستند و برخی از مدیران نیز از خط تولید آنها بازدید کرده‌اند. دکتر زاکانی هم این موضوع را به‌طور جدی پیگیری می‌کنند و طبق قرارداد و استانداردها، واگن‌ها در بازه زمانی تعیین شده تحویل داده خواهند شد.

📌 جدا از بحث خدمات‌رسانی، اقدام خوب و موثر متروی تهران در حوزه محیط زیست چه بوده است؟

در این دوره، برخی از ایستگاه‌ها به شبکه فاضلاب شهری وصل شده‌اند و برخی دیگر نیز در حال اتصال هستند. متأسفانه در گذشته، شبکه فاضلاب مترو به شبکه شهری وصل نشده بود و این باعث ایجاد بوی نامطبوع در برخی ایستگاه‌ها شده بود. از مدیرعامل محترم شرکت بهره‌برداری می‌خواهم اتصال فاضلاب مترو به شبکه شهری را در اولویت کارهای خود قرار دهند، چرا که از لحاظ محیط‌زیستی، این کار باید به بهترین شکل ممکن و از طریق اتصال به شبکه فاضلاب شهری انجام شود. امیدواریم این روند به گونه‌ای پیگیری شود که تمامی ایستگاه‌ها به شبکه فاضلاب شهری متصل شوند.

📌 به ضرورت تجهیز اتاق فرمان مترو به سیستم‌های هوشمند اشاره کردید. از دیدگاه شما، چرا این موضوع اولویت دارد؟

طی بازدیدی که از مرکز فرمان مترو داشتم، متوجه شدم اتاق فرمان مترو قدیمی شده و نیاز به بروزرسانی و تجهیز به سیستم‌های جدید و هوشمند دارد در حال حاضر، برخی موضوعات باید به صورت دستی بررسی شوند، در حالی که در مراکز فرمان جدید، همه‌چیز هوشمند است. مرکز فرمان مترو متعلق به ۲۵ سال گذشته است و از سیستم‌های جدید استفاده نمی‌کند. البته تجهیز این مرکز به سیستم‌های نوین هزینه زیادی نیاز دارد، اما فکر می‌کنم یکی از موضوعاتی که اعضای شورای شهر در دوره‌های آتی باید به آن توجه ویژه‌ای داشته باشند، همین تغییر و توسعه اتاق فرمان و کنترل است.

📌 علاوه بر تجهیز اتاق فرمان، چه اقداماتی برای بهبود خدمات‌رسانی به مسافران مترو پیشنهاد می‌کنید؟

یکی دیگر از اولویت‌ها افزایش تعداد واگن‌هاست. تونل‌ها و زیرساخت‌های لازم وجود دارد، اما در حال حاضر همدوی قطارها در خطوط ۱ تا ۴ حدود ۵ دقیقه و در خطوط ۶ و ۷



رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران:

توسعه مترو، کلید بهبود کیفیت زندگی در تهران

مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران، یکی از چهره‌های جوان و در عین حال، با سابقه طولانی در حوزه مسائل شهری است. او با ۴۵ سال سن، نزدیک به ۲۱ سال سابقه در مدیریت شهری داشته و در سطوح مختلف در شهرداری تهران، به خدمت پرداخته است. مهدی پیرهادی دارای مدرک دکترای روابط بین الملل از دانشگاه علامه طباطبایی است. از جمله مهم‌ترین سوابق او می‌توان به مدیرکل فرهنگی قوه قضاییه، معاون شهرداری منطقه ۳ تهران، ریاست هیئت مدیره گروه شرکت‌های تعاونی کارکنان شهرداری تهران و مسئولیت قرارگاه مسجد محوری اشاره کرد. مجله حرکت در این شماره خود گفتگوی تفصیلی با این عضو شورای اسلامی شهر تهران داشته است که در ادامه می‌خوانید.

📌 آقای پیرهادی، با توجه به نقش مهم و گسترده مترو در حمل و نقل عمومی، نظر‌تان درباره وضعیت فعلی متروی تهران چیست؟

مترو یکی از مهم‌ترین مدهای حمل و نقل عمومی است و گسترش و کیفیت شبکه مترو ارتباط مستقیم با رفاه مردم دارد. یکی از موارد مهم در این حوزه، تأثیر مترو در کاهش آلودگی هوا است. هرچقدر در این زمینه سرمایه‌گذاری کنیم، کیفیت زندگی مردم بهبود می‌یابد و سلامت اجتماعی جامعه نیز ارتقاء پیدا می‌کند، چرا که مترو یکی از امن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین وسایل برای سفرهای درون‌شهری است و مخاطرات کمتری نسبت به اتوبوس و تاکسی دارد. از نظر ترافیکی هم مترو هیچ‌گونه تراکم ترافیکی ایجاد نمی‌کند، زیرا در زیرزمین حرکت می‌کند و فضایی را در سطح اشغال نمی‌کند. وظیفه شهرداری و شورای شهر این است که از مترو حمایت کند و یارانه لازم را فراهم کند تا شهروندان بیشتر از مترو استفاده کنند؛ این امر در حوزه‌های مختلف به نفع کشور است. یکی دیگر از مزایای گسترش شبکه حمل و نقل

عمومی، کاهش مصرف سوخت است. وقتی مردم بیشتر از حمل و نقل عمومی استفاده کنند، به دلیل صرفه‌جویی در مصرف بنزین، صرفه‌جویی ارزی رخ می‌دهد چرا که بخشی از سوخت مورد نیاز ما از طریق واردات تأمین می‌شود.

📌 با توجه به شرایط موجود، به نظر شما چه اقداماتی باید در راستای ارتقا سطح خدمات‌رسانی در متروی تهران و حومه انجام شود؟

در دهه‌های گذشته، شهرداران و مدیران عامل سابق مترو زحمات زیادی کشیده‌اند، اما اکنون هزینه اورهال قطارها و ساخت ایستگاه‌های جدید بسیار سنگین است. زمانی با ۵۰ میلیارد تومان می‌توانستیم یک کیلومتر مترو بسازیم، اما اکنون هر کیلومتر مترو حدود هزار و پانصد میلیارد تومان هزینه دارد، که این هزینه برای مدیریت شهری سنگین است. با این وجود، پروژه احداث خطوط ۸، ۹ و ۱۰ آغاز شده و خط ۱۰ مقداری پیشرفت فیزیکی داشته



کاهش نیاز به هواکش با کاور پنجره‌های قطار مترو



نشریه حرکت | شماره ششم | آبان ۱۴۰۳

حرکت

گفت‌وگو

در این آزمایش که طی ۶ ماه صورت می‌گیرد، انواع روکش‌های مختلف بر روی قطار دیزلی کلاس ۱۸۵ زیمنس موبیلیتی مورد بررسی قرار خواهد گرفت تا عملکرد آن‌ها را در هوای تابستان و زمستان ارزیابی کند. بنا به گفته رئیس واحد پایداری این شرکت این ابتکار می‌تواند تغییردهنده ی شرایط در هوای گرم باشد، به طوری که تابش شدید خورشید و نیاز به مصرف انرژی جهت خنک‌کنندگی محیط برای مسافران کاهش یابد.

شرکت بهره بردار قطار انگلیس، ترانس پنین اکسپرس TransPennine Express) در حال آزمایش بر روی دو کاور پنجره قطار است. این شرکت امیدوار است که با این کاورها گرمای خورشید و انرژی مصرفی سیستم‌های هواکش قطار کاهش یابد. این بهره‌بردار برآورد می‌کند که این روکش تهیه شده از سوی شرکت "اورا برند سلوشنز" بدون ایجاد خللی در دید مسافران، مانع ورود بیش از ۳۰ درصد انرژی خورشید و ۹۹٫۹ درصد اشعه‌های ایکس شود.

است که زمان ثابتی ندارد و بنا به مناسبت‌های مختلف تغییر می‌کند. نکته بعدی، فضای زیرزمینی مترو است که در آن نور طبیعی و هوای مناسب وجود ندارد. همچنین مشکلات دیگری که گاه به وجود می‌آید، سختی کار را برای پرسنل بیشتر می‌کند. کسی که در آن فضا به طور مداوم کار می‌کند، با چالش‌هایی روبه‌رو می‌شود. مردم عموماً زمانی که از مترو خارج می‌شوند، فارغ از این‌که عجله دارند یا نه، تمایل دارند سریع از مترو خارج شوند. یکی از دلایل این موضوع، کمبود نور طبیعی و نبود هوای تازه در فضای زیرزمینی مترو است که باعث می‌شود مردم بخواهند زودتر به هوای آزاد برسند. اما پرسنل زحمت‌کش مترو باید ساعت‌ها در آن فضا بمانند و کار کنند، با استرس بالا و در محیطی که شرایط آن به نسبت محیط بیرون دشوارتر است.

مسئولیت‌هایی که بر عهده پرسنل مترو است، استرس زیادی را به آن‌ها وارد می‌کند به‌عنوان مثال، راهبر قطار باید بادقت قطار را هدایت کند، مهندس برق باید به مسائل برق نظارت داشته باشد و افرادی که در بخش‌های فنی کار می‌کنند، باید به طور مداوم تمام شاخص‌های فنی را بررسی کنند. افرادی که در اتاق فرمان هستند، حتی با کوچک‌ترین غفلت ممکن است باعث بروز حادثه‌ای جدی مانند برخورد دو قطار شوند. این حساسیت‌ها و استرس‌های کاری موجب می‌شود حتی وقتی پرسنل قصد استراحت یا صرف چای و ناهار دارند، مجبور شوند کارها را به یکدیگر بسپارند.

🗨 سخن آخر...

اگر مردم از این حساسیت‌ها و شرایط کاری پرسنل مترو آگاه باشند، حتماً قدردان این عزیزان خواهند بود. ما هم به‌عنوان عضو شورای شهر قدردان زحمات این پرسنل هستیم و از آن‌ها تشکر می‌کنیم که این خدمات را به مردم ارائه می‌دهند. خوشبختانه عموم مردم از خدمات مترو رضایت دارند و این نشان‌دهنده اهمیت و ارزش کار این پرسنل خدمت است



پرسنل مترو، پرسنل شریف، خدمت و زحمت‌کشی هستند. باید بگویم که یکی از مهم‌ترین عوامل پیشرفت یک سازمان، نیروی انسانی آن است



خلق کنند. در این راستا، می‌توان از ظرفیت‌های مردمی هم بهره گرفت. حضور نخبگان در طراحی و بازآفرینی ایستگاه‌ها بسیار تأثیرگذار خواهد بود. می‌توان هر چند ایستگاه را در نقاط شمالی یا جنوبی در قالب چند پهنه تقسیم‌بندی کرد و برای هر پهنه موضوعی خاص را در نظر گرفت. به‌طور مثال، می‌توان فضایی را به موضوع آکواریم اختصاص داد یا چند ایستگاه را برای گیاهان زینتی و فضای سبز در نظر گرفت و آن‌ها را به سازمان فضای سبز سپرد. البته همه ایستگاه‌ها باید موارد محیط‌زیستی را ارتقا دهند و موضوع مهم دیگر این است که این امکان وجود دارد که حتی کارگاه‌های هنری با حضور اساتید در ایستگاه‌های مترو برگزار شود و مترو را به‌عنوان بزرگ‌ترین فرهنگ‌سرا یا هنرخانه‌ی زیرزمینی معرفی کنند.

🗨 به نظر شما مهم‌ترین عامل پیشرفت در یک سازمان یا شرکت، به‌ویژه شرکت بزرگی مانند شرکت بهره‌برداری مترو چیست؟

پرسنل مترو، پرسنل شریف، خدمت و زحمت‌کشی هستند. باید بگویم که یکی از مهم‌ترین عوامل پیشرفت یک سازمان، نیروی انسانی آن است. اگر یک سازمان موفق می‌شود و می‌تواند کارهای بزرگی انجام دهد، این موفقیت به‌واسطه نیروی انسانی متعهد و زحمت‌کش مجموعه است؛ از نیروی کارگری گرفته تا نیروهای متخصص، مهندسان، مدیران و همه کسانی که در آن مجموعه فعالیت می‌کنند.

🗨 نظرتان در خصوص سختی و مشکلات کار در مترو چیست ؟

به دلیل شرایط خاص مترو، پرسنل با سختی‌های ویژه‌ای مواجه هستند. یکی از این مشکلات، تغییر ساعت کاری مترو

حدود ۱۱ دقیقه است، در حالی که در کشورهای پیشرفته، هدوی قطارها به ۲ دقیقه و حتی ۱٫۵ دقیقه می‌رسد. ما می‌توانیم هدوی را تا یک‌سوم کاهش دهیم و ظرفیت مسافری واگن‌ها را مدیریت کنیم. این کار هم نیازمند اتاق فرمان قوی و سیستم‌های هوشمند است که بتواند مدیریت بهتری در این زمینه داشته باشد.

🗨 در شورا در خصوص اورهال قطارها و توسعه زیرساخت‌ها چه اقداماتی انجام شده است؟

در ابتدای این دوره شورا، قطعات پدکی مورد نیاز برای اورهال در انبارهای مترو نبود و بسیاری از واگن‌ها به دلیل نبود برخی قطعات دچار مشکل شده بودند. اما خوشبختانه، در حال حاضر با تأمین قطعات، عملکرد بهتری داریم. همچنین در این دوره، ۲۰ ایستگاه جدید به بهره‌برداری رسیده و تعداد ایستگاه‌های فعال به ۱۵۹ ایستگاه رسیده است. خوشبختانه شهردار و رئیس شورای شهر نیز به این مسائل اهمیت می‌دهند و شاهد این پیشرفت‌های خوب در چند سال اخیر بوده‌ایم.

🗨 در خصوص کارکردهای فرهنگی و اجتماعی ایستگاه‌های متروی تهران چه دیدگاهی دارید؟

اگر به وضعیت هنری ایستگاه‌های متروی مسکو نگاه کنید، می‌بینید که واقعاً لذت‌بخش و شبیه به یک گالری هنری است. ما می‌توانیم ایستگاه‌های متروی تهران را به یک نگارخانه یا هنرخانه‌های زیرزمینی تبدیل کنیم و موضوعات فرهنگی و هنری را در آن‌ها مطرح کنیم. این اقدام می‌تواند با لطافت هنری و روحی که به فضا می‌بخشد، حال مردم را بهبود بخشد و تجربه‌ای لذت‌بخش برای آن‌ها ایجاد کند. ما نقاش‌ها و طراح‌های بسیار خوبی در کشور داریم که می‌توانیم دیوارهای مترو را به آن‌ها بسپاریم تا آثار هنری

واگن ویژه بانوان؛ از اولین تا آخرین اقدام



یک واگن از قطارهای برقی را به آنها اختصاص داده بود. این تصمیم که در پی افزایش تعداد مسافران و ازدحام در سالن‌های قطار اتخاذ شده بود، با وجود برخی اعتراضات اولیه، به تدریج به رویه‌ای معمول

در تاریخ ۸ آبان ۱۳۷۹، خبری در رسانه‌های ایران منتشر شد که نشان از آغازین تلاش‌ها برای ایجاد فضایی امن‌تر و آرام‌تر برای بانوان در متروی شلوغ تهران بود. شرکت متروی تهران، با هدف آسایش بانوان مسافر،

در متروی تهران تبدیل شد.

مهندس محمدرضا براری، مدیر وقت متروی تهران، در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا، بر حق انتخاب بانوان برای استفاده از واگن‌های عمومی یا اختصاصی تأکید کرده بود. در این خبر آمده است: اختصاص این واگن به بانوان بدین معنا نیست که همه خانم‌ها مجبور به استفاده از واگن اختصاصی هستند.

به گفته براری بانوانی که در قطار برقی مسیر تهران - کرج و صادقیه - همراه اعضای مرد خانواده خود سفر می‌کنند، می‌توانند از دیگر واگن‌های قطار برقی نیز استفاده کنند. وی اضافه کرد: هر واگن حدود ۲۰۰ نفر در حالت عادی و تا حدود ۳۰۰ مسافر در ساعات پرفت‌وآمد، گنجایش دارد.

براری تصریح کرد: شرکت مترو در نخستین روز اختصاص یک واگن برای خانم‌ها با اعتراض عده‌ای از آقایان مواجه شد، ولی بعد، موضوع به‌صورت عادی درآمد. وی با تأکید بر حفظ این شرایط گفت: اگر تعداد مسافران خانم از تعداد فعلی بیشتر شود در جهت تأمین واگن‌های دیگر اقدام خواهیم کرد.

از آن زمان تاکنون، موضوع واگن‌های ویژه بانوان همواره در دستور کار مسئولان متروی تهران قرار داشته است. با گذشت سال‌ها و وجود چالش‌های بسیار، تلاش‌ها برای بهبود وضعیت این حریم و ایجاد فضایی امن‌تر برای بانوان ادامه یافته است.

یکی از آخرین اقدامات در این زمینه، علامت‌گذاری حریم سکو ویژه بانوان در مترو است. معاونت امور فرهنگی و اجتماعی شرکت، با هدف رعایت حریم سکو و جلوگیری از حضور آقایان در این قسمت، با نشان‌های مخصوص، این فضا را علامت‌گذاری کرده است. این علامت در قالب برچسب (استیکر) به‌صورت عمودی رو دیوار و کف سکو با شعار "برای احترام به بانوان" و جمله تأکیدی "ورود به حریم واگن مخصوص بانوان" نصب شده است.

اگر شما اطلاعات و یا عکسی در خصوص روند تاریخی اختصاص واگن ویژه به بانوان دارید، خوشحال می‌شویم تا آن را با ما در پیام‌رسان بله به نشانی admin_metro@ به اشتراک بگذارید. این اطلاعات می‌تواند ما را در تدوین تاریخچه مترو یاری کند.

عکس ماه



«زیبا صدایم کن» صدر عاملی در مترو

رسول صدراعظمی با فیلم جدیدی به نام «زیبا صدایم کن» پس از ۷ سال به عنوان کارگردان به سینما بازگشته است. این فیلم داستان یک دختر نوجوان را روایت می‌کند و جدیدترین تولید کانون پرورش فکری و اقتباسی از کتاب «زیبا صدایم کن» نوشته فرهاد حسن‌زاده می‌باشد. آن‌طور که معاون تولید کانون گفته «زیبا صدایم کن» با تهیه‌کنندگی مازیار هاشمی برای نمایش در جشنواره فیلم فجر امسال آماده می‌شود. صحنه‌هایی از این فیلم در متروی تهران فیلمبرداری شده است.