



دبیرخانه کنوانسیون تهران

باید به کشورهای ساحلی خزر بازگردد

رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت تقویت همکاری های منطقه ای برای حفاظت از دریای خزر گفت: استقرار دبیرخانه کنوانسیون تهران در یکی از کشورهای ...

۷

مردم هرمزگان دیگر تاب آزمون و خطای مدیریت سوخت را ندارند

دشت ۳ امتیازی تیم محرم در بازی اول با چاشنی درخشش حسینی؛ وقتی «آقاسید» پدر و مادر سپاهان شد!

۴

روزانه نیم میلیون موتورسیکلت در اصفهان تردد می کنند

فرار از ترافیک، مستقیم تا بیمارستان!

۵

اصفهان در جستجوی راهی برای ادامه کشاورزی؛ گلخانه ها از انتخاب به ضرورت رسیدند

شاید این راهش باشه!

۳

اجرای ۵۶۸ کیلومتر لکه گیری و روکش آسفالت در محورهای فارس

۸

اصفهان برای توسعه بیشتر ظرفیت دارد یا ابتدا باید ظرفیت زیست پذیری خود را نجات دهد؟

چالش توسعه!

۲

کمبود پارکینگ، معضل اصلی میزبانی از ۱۰ میلیون زائر شهری است

۱

عضو شورای شهر تهران:

کمبود پارکینگ، معضل اصلی میزبانی از ۱۰ میلیون زائر شهری است

عضو شورای اسلامی شهر تهران با اشاره به اهمیت مذهبی و توریستی شهری، گفت: کمبود فضای پارکینگ، مانع اصلی در مسیر تسهیل تردد زائران ۱۰ میلیونی و بهبود وضعیت ترافیکی این شهر در جنوب تهران است.

جعفر شریبانی در حاشیه مراسم بهره برداری از پروژه های ورزشی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۰ تهران با تأکید بر اهمیت زیرساخت های شهری در میزبانی مذهبی شهری، در جمع خبرنگاران اظهار کرد: شهرری به عنوان یکی از قطب های مذهبی و توریستی ایران، سالانه میزبان حدود ۱۰ میلیون زائر آستان مقدس حضرت عبدالعظیم (ع) است، اما عدم برخورداری از فضای پارکینگ کافی، همچنان یکی از چالش های جدی و اصلی این شهر محسوب می شود.

وی در این خصوص تصریح کرد: باتوجه به حجم بالای تردد زائران و مجاوران در جنوب تهران، معضل پارکینگ مستقیماً بر کیفیت خدمات رسانی و روان بودن ترافیک شهری تأثیر می گذارد. از این رو، تمرکز بر پروژه های پارکینگ، از جمله اولویتهای اصلی ما در شورای شهر بوده است.

شریبانی با اشاره به پروژه های در دست اجرا، از طرح احداث پارکینگ مدرن در مجاورت حرم حضرت عبدالعظیم (ع) خبر داد و گفت: پروژه پارکینگ با ظرفیت حدود ۴۵۰۰ دستگاه در مجاورت حرم، یکی از مدرن ترین پروژه های پارکینگ زیرسطحی و طبقاتی کشور خواهد بود که با پیگیری های لازم، امیدواریم عملیات اجرایی آن با سرعت بیشتری پیش برود.

راه اندازی نخستین ستاد «سند ترویج تسهیل ازدواج» دانشگاهیان کشور در اصفهان

ستاد برای نخستین بار در کشور و در استان اصفهان راه اندازی شده و تاکنون در هیچ استانی چنین ابلاغ و ساختاری شکل نگرفته است.

جمالی نژاد تصریح کرد: با وجود اینکه هنوز ابلاغ رسمی این ستاد به استان ها صادر نشده، اما با ابتکار عمل و پیگیری های انجام شده، اصفهان در این زمینه پیشگام شده است.

استاندار اصفهان با تأکید بر ضرورت بهره گیری از ظرفیت دانشگاهیان و نخبگان برای حل معضلات اجتماعی، خاطر نشان کرد: با کمال تأسف در جامعه امروز، موانع متعددی سد راه ازدواج جوانان شده و این روند را با کندی مواجه کرده است.

وی با بیان اینکه بحث کاهش ازدواج و افزایش طلاق در تمام جلسات مورد تأکید است، گفت: باتوجه به اینکه جلسه جهانی جمعیت در پیش است و موضوع جوانی جمعیت و ازدواج در دستور کار قرار دارد، لازم است پیش از آن، نشست های تخصصی و کارشناسی برای شناسایی دقیق مشکلات برگزار شود.

استاندار اصفهان از راه اندازی نخستین ستاد تخصصی با عنوان «سند ترویج تسهیل ازدواج» ویژه دانشگاهیان در این استان خبر داد و با اشاره به کاهش نگران کننده آمار ازدواج، افزایش طلاق و سردی فرزندآوری در جامعه، بر ضرورت تشکیل جلسات فوری و تخصصی برای بررسی این آسیب های اجتماعی تأکید کرد.

به گزارش ایرنا، مهدی جمالی نژاد در یکصد و ششمین نشست شورای فرهنگ عمومی استان اصفهان که با حضور نماینده ولی فقیه و امام جمعه اصفهان همراه بود، با ابراز نگرانی از معضلات اجتماعی پیش روی جامعه، اظهار داشت: کشور ما به ویژه استان اصفهان با چالش های جدی در حوزه های اجتماعی نظیر کاهش ازدواج، افزایش طلاق و کاهش فرزندآوری مواجه است که هر یک از این موضوعات، نیازمند بررسی ریشه ای و کارشناسی دقیق است.

وی با اشاره به تشکیل ستادی جدید با عنوان «سند ترویج تسهیل ازدواج» ویژه دانشگاهیان، افزود: خوشبختانه این

معاون اداره کل حفاظت محیط زیست قم:

دریاچه نمک قم یکی از زیست بوم های حساس منطقه است

از دریاچه نمک قم، تصریح کرد: فعالیت های اقتصادی و صنعتی نباید به گونه ای باشد که موجب آسیب های جبران ناپذیر به ساختار و کارکردهای طبیعی این زیست بوم حساس و حیاتی شده و آن را به یکی از کانون های گردوغبار تبدیل کند.

در بازدید مشترک کارشناسان حفاظت محیط زیست استان های قم و اصفهان از دریاچه نمک قم بر حفظ پایداری این تالاب ارزشمند تأکید شد.

قم افزود: کاهش منابع آبی و تشدید روند خشکسالی در این تالاب ارزشمند، می تواند پیامدهای گسترده ای برای امنیت و سلامت مردم در مرکز کشور به همراه داشته باشد. وی گفت: استمرار حیات دریاچه نمک، نیازمند نگاه جامع و مبتنی بر ملاحظات زیست محیطی در مدیریت منابع آب و فعالیت های توسعه ای در این منطقه است.

وی با تأکید بر ضرورت بهره برداری اصولی و متناسب با ظرفیت زیستی

معاون محیط زیست طبیعی اداره کل حفاظت محیط زیست قم گفت: دریاچه نمک این استان یکی از زیست بوم های حساس منطقه است که حفظ حیات آن از منظر زیست محیطی و پیشگیری از شکل گیری کانون های گردوغبار، اهمیت بسیاری دارد.

به گزارش ایرنا از محیط زیست قم، اسماعیل احمدی زاده در بازدید مشترک کارشناسان حفاظت محیط زیست استان های قم و اصفهان از دریاچه نمک

اصفهان برای توسعه بیشتر ظرفیت دارد یا ابتدا باید ظرفیت زیست‌پذیری خود را نجات دهد؟

چالش توسعه!



پریا پارسادوست

اصفهان این روزها شبیه شهری است که همزمان روی دو مسیر حرکت می‌کند؛ از یک سو ماشین‌های عمرانی مدیریت شهری تقریباً متوقف نشده و پروژه‌های بزرگ حمل‌ونقلی، زیرساختی و خدماتی یکی پس از دیگری دنبال می‌شوند و از سوی دیگر، محیط زیست شهر هر روز نشانه‌های بیشتری از فشار و فرسودگی نشان می‌دهد. در چنین شرایطی، سؤال مهم دیگر این نیست که «اصفهان چقدر پروژه عمرانی نیاز دارد؟» بلکه باید پرسید اصفهان چقدر دیگر توان ساخت‌وساز و توسعه کالبدی دارد؟

شهرداری اصفهان در سال ۱۴۰۵ بودجه‌ای معادل ۵۸ هزار میلیارد تومان دارد؛ رقمی که نشان‌دهنده مقیاس بزرگ مدیریت این کلان‌شهر و حجم بالای فعالیت‌های عمرانی و خدماتی آن است. بر اساس اعلام مدیریت شهری، روزانه حدود ۱۵۸ میلیارد تومان برای اداره شهر هزینه می‌شود. در این میان، حمل‌ونقل عمومی، پروژه‌های بزرگ ترافیکی، خدمات شهری و زیرساخت‌های جدید سهم قابل توجهی دارند.

در رأس پروژه‌های حمل‌ونقلی نیز دو نام بیش از همه به چشم می‌آید؛ رینگ چهارم ترافیکی و خط ۲ مترو. این دو پروژه از سال‌ها قبل به عنوان پروژه‌های راهبردی اصفهان معرفی شده‌اند و هدف مشترک آنها، کاهش ترافیک، بهبود جابه‌جایی و در نهایت کاهش بخشی از فشار زیست‌محیطی ناشی از تردد خودروهاست.

■ رینگ چهارم؛ توسعه برای کاهش ترافیک یا

زمینه‌ساز توسعه بیشتر خودرو؟

رینگ چهارم را نمی‌توان صرفاً یک پروژه راهسازی دانست. این پروژه قرار است شبکه‌ای بزرگ برای توزیع ترافیک در اطراف شهر ایجاد کند و بخشی از تردهای عبوری و بین‌منطقه‌ای را از معابر داخلی دور کند. در سال ۱۴۰۵ نیز بخش‌هایی از این حلقه به بهره‌برداری رسیده و مدیریت شهری آن را یکی از پروژه‌های اثرگذار بر کاهش آلودگی معرفی کرده است. حتی برای بخش شرقی شهر، کاهش حدود ۵.۵ درصدی آلاینده‌ها برآورد شده است.

اما رینگ یک پرسش مهم‌تر نیز ایجاد می‌کند: آیا ساخت جاده بیشتر الزاماً به معنای کاهش خودرو در شهر است؟

تجربه شهرهای مختلف نشان داده است که افزایش ظرفیت معابر می‌تواند در کوتاه‌مدت ترافیک را روان کند، اما اگر همزمان سیاست کاهش وابستگی به خودروی شخصی دنبال نشود، بخشی از ظرفیت جدید دوباره توسط سفرهای بیشترتری می‌شود. بنابراین رینگ چهارم زمانی می‌تواند یک پروژه زیست‌محیطی محسوب شود که مکمل آن، حمل‌ونقل عمومی قدرتمند، محدود کردن رشد سفر با خودروی شخصی و توسعه کاربری‌های متناسب با شبکه حمل‌ونقل باشد.

به بیان ساده‌تر، رینگ چهارم باید ترافیک را جابه‌جاند، نه اینکه بهانه‌ای برای گسترش شهر و افزایش وابستگی آن به خودرو شود.

■ خط ۲ مترو؛ پروژه‌ای که اصفهان واقعاً به آن نیاز

دارد

اگر قرار باشد میان پروژه‌های عمرانی اصفهان و پروژه‌هایی که مستقیماً به آینده زیست‌محیطی شهر مربوط‌اند تفاوت بگذاریم، مترو جایگاه ویژه‌ای پیدا می‌کند. خط ۲ متروی اصفهان همچنان در حال



■ شهری که آب ندارد، چقدر می‌تواند بزرگ‌تر شود؟

مسئله فقط فرونشست نیست. اصفهان همزمان با تنش آبی و بحران فضای سبز نیز مواجه است. شورای شهر در سال جاری تأمین حلقه فضای سبز از زاینده‌رود را مطالبه کرده و نسبت به تأثیر کمبود آب بر درختان و پوشش سبز شهر هشدار داده است.

اینجا یک تناقض جدی شکل می‌گیرد: از یک طرف شهر برای جمعیت و فعالیت اقتصادی بیشتر توسعه پیدای می‌کند و از طرف دیگر تأمین آب موجود برای حفظ همین شهر نیز به مسئله‌ای دشوار تبدیل شده است. بنابراین «ظرفیت توسعه» را نباید فقط با تعداد زمین‌های خالی یا امکان احداث ساختمان‌ها سنجید. ظرفیت واقعی یک شهر مجموعه‌ای از آب، انرژی، هوا، زمین، شبکه حمل‌ونقل، فضای سبز، خدمات عمومی و تاب‌آوری زیرساختی است.

اگر یکی از این عناصر از ظرفیت خود عبور کرده باشد، شهر ممکن است از نظر کالبدی هنوز امکان بزرگ‌تر شدن داشته باشد، اما از نظر زیست‌محیطی دیگر ظرفیت توسعه مشابه گذشته را نداشته باشد.

■ آلودگی هوا؛ حلقه دیگری از زنجیره بحران

اصفهان سال‌هاست با آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کند و در این میان هم منابع ثابت و هم منابع متحرک نقش دارند. مطالعات و گزارش‌های مختلف سهم قابل توجهی برای صنایع و منابع متحرک در آلودگی هوای شهر مطرح کرده‌اند.

این یعنی شهرداری به تنهایی قادر به حل مسئله آلودگی هوا نیست؛ اما می‌تواند سهم خود را در آن کاهش دهد. توسعه مترو، افزایش ناوگان حمل‌ونقل عمومی، برقی‌سازی اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها، کاهش سفر با خودروی شخصی و ایجاد شهر فشرده و قابل دسترسی، از جمله اقداماتی است که در حوزه مدیریت شهری قرار می‌گیرد.

از این منظر، پروژه عمرانی خوب برای اصفهان لزوماً پروژه‌ای نیست که بتن و آسفالت بیشتری وارد شهر کند. پروژه خوب، پروژه‌ای است که وابستگی شهر به منابع محدود را کمتر کند.

■ مسئله ساخت‌وساز؛ بلندتر شدن یا هوشمندتر

شدن؟

اصفهان به ساخت‌وساز نیاز دارد. بافت‌های فرسوده باید نوسازی شوند، زیرساخت‌ها باید توسعه پیدا کنند، شبکه حمل‌ونقل باید تکمیل شود و بسیاری از مناطق کم‌برخوردار به خدمات بیشتری نیاز دارند. بنابراین نمی‌توان نسخه توقف کامل ساخت‌وساز برای شهر پیچید.

اما بین «توسعه» و «گسترش کالبدی» تفاوت وجود دارد.

اصفهان می‌تواند بدون آنکه الزاماً مرزهایش را بیشتر و بیشتر به بیرون ببرد، ظرفیت‌های درونی خود را فعال کند. بازآفرینی بافت‌های فرسوده، استفاده مجدد از زمین‌های ناکارآمد، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی، افزایش کیفیت فضاهای عمومی و توزیع متوازن خدمات می‌تواند جایگزین بخشی از توسعه افقی شهر شود.

در همین راستا، طرح جامع جدید اصفهان نیز پس از حدود چهار دهه وارد مرحله تصویب شده و مدیریت منابع آب و کیفیت زندگی از محورهای مهم افق توسعه شهر عنوان شده است.

این اتفاق مهم است؛ زیرا اصفهان بیش از هر چیز به یک «تصور روشن از ظرفیت واقعی خود» نیاز دارد. اینکه در افق ۱۵، ۱۰ یا ۲۰ سال آینده چه تعداد جمعیت، چه میزان ساخت‌وساز و چه سطحی از فعالیت اقتصادی برای شهر قابل تحمل است، نمی‌تواند صرفاً با معیار زمین و سرمایه تعیین شود.

■ اصفهان به «توسعه شهری» نیاز دارد، اما نه به هر

قیمتی

پاسخ به پرسش اصلی شاید این باشد: اصفهان هنوز ظرفیت توسعه دارد، اما ظرفیت گسترش بی‌محابا ندارد. این دو با هم فرق دارند.

اصفهان می‌تواند توسعه پیدا کند اگر توسعه آن به سمت حمل‌ونقل عمومی، بازآفرینی، کاهش مصرف آب، افزایش فضای سبز کم‌آب‌بر، انرژی پاک، هوشمندسازی و مقاوم‌سازی زیرساخت‌ها برود. اما اگر توسعه به معنای افزایش سطح شهر، ساخت بزرگراه‌های بیشتر، افزایش سفرهای خودرویی، تراکم ساختمانی بدون توجه به آبخوان و اضافه شدن مصرف‌کنندگان جدید به شهری باشد که همین امروز با کمبود آب و آلودگی هوا مواجه است، این توسعه در نهایت هزینه بیشتری از منفعت خود به شهر تحمیل خواهد کرد.

رینگ چهارم، خط ۲ مترو، شبکه اتوبوسرانی و پروژه‌های بازآفرینی در صورتی که در یک سیاست واحد قرار بگیرند، می‌توانند آینده شهر را بهتر کنند. اما اگر هر پروژه به صورت جداگانه و بدون توجه به ظرفیت محیط‌زیستی اصفهان تعریف شود، حتی پروژه‌ای که در ظاهر «عمرانی» و «توسعه‌ای» است، می‌تواند بخشی از مشکل آینده شهر شود.

اصفهان امروز بیش از آنکه به مسابقه برای «بزرگ‌تر شدن» نیاز داشته باشد، به مسابقه برای «تاب‌آورتر شدن» نیاز دارد.

شهر باید ساخته شود؛ اما پیش از هر ساخت‌وساز جدید باید مشخص باشد که آب آن از کجا می‌آید، انرژی آن چگونه تأمین می‌شود، با فرونشست چه نسبتی دارد، چه اثری بر آلودگی هوا می‌گذارد و آیا حمل‌ونقل عمومی توان پاسخگویی به جمعیت و سفرهای جدید را دارد یا نه.

اگر پاسخ این پرسش‌ها روشن نباشد، توسعه شهری فقط بزرگ‌تر کردن کالبد اصفهان است، نه بهتر کردن زندگی در آن.

و شاید مهم‌ترین تصمیم مدیریت شهری در سال‌های آینده همین باشد: انتخاب میان شهری که فقط بزرگ‌تر می‌شود و شهری که می‌تواند در شرایط سخت اقلیمی، همچنان قابل زندگی باقی بماند.



مژگان علیدوستی

کشاورزی اصفهان دیگر نمی‌تواند تنها بر الگوی سنتی تولید تکیه کند. کاهش منابع آب، افت بارندگی و فشار بر منابع زیرزمینی، شرایطی ایجاد کرده که حفظ تولید کشاورزی بیش از گذشته به تغییر شیوه‌های کشت وابسته است. در چنین شرایطی، گلخانه‌ها به یکی از مهم‌ترین گزینه‌های پیش روی استان تبدیل شده‌اند؛ روشی که قرار است با استفاده دقیق‌تر از آب و کنترل بیشتر شرایط تولید، بخشی از آینده کشاورزی اصفهان را شکل دهد.

برنامه افزایش ۹۰ هکتاری سطح گلخانه‌های استان تا پایان سال، در ادامه روندی قرار دارد که طی سال‌های اخیر دنبال شده است. سال گذشته نیز حدود ۱۵۰ هکتار به سطح گلخانه‌های اصفهان اضافه شد و اکنون مجموع سطح زیرکشت گلخانه‌ای استان به حدود سه هزار و ۲۰۰ هکتار رسیده است. بیش از دو هزار هکتار از این سطح نیز به گلخانه‌های فنی و مهندسی اختصاص دارد. این ارقام نشان می‌دهد کشت گلخانه‌ای در اصفهان دیگر فعالیتی محدود و پراکنده نیست و به بخشی از ساختار کشاورزی استان تبدیل شده است.

■ وقتی آب، تعیین‌کننده شیوه تولید می‌شود

دلیل اصلی توجه به گلخانه‌ها در اصفهان را باید در بحران آب جست‌وجو کرد. کشاورزی فضای باز به طور مستقیم تحت تأثیر وضعیت بارندگی، دما و تبخیر قرار دارد، اما در محیط گلخانه‌ای امکان کنترل بخش قابل توجهی از این عوامل وجود دارد. سامانه‌های آبیاری دقیق، مدیریت تغذیه گیاه و کنترل شرایط محیطی می‌تواند زمینه استفاده هدفمندتر از منابع را فراهم کند. البته گلخانه به تنهایی معجزه‌ای برای مشکل آب نیست. میزان بهره‌وری به نوع سازه، تجهیزات، روش کشت و نحوه مدیریت واحد بستگی دارد. از همین رو، توسعه گلخانه‌های مدرن و به‌روزرسانی واحدهای قدیمی اهمیت زیادی دارد. تجربه استفاده از روش‌هایی مانند کشت هیدروپونیک در اصفهان نیز نشان می‌دهد بخشی از مسیر آینده می‌تواند به سمت فناوری‌هایی برود که مصرف منابع را دقیق‌تر مدیریت می‌کنند.

■ تولید بیشتر، اما با چه اقتصادی؟

یکی از مزیت‌های مهم گلخانه، امکان برنامه‌ریزی برای تولید در دوره‌های مختلف سال است. تولیدکننده می‌تواند زمان کاشت و برداشت را بهتر مدیریت کند و در برخی موارد محصول را زمانی روانه بازار کند که عرضه کمتری وجود دارد. این ویژگی در صورت انتخاب درست محصول، می‌تواند ارزش اقتصادی تولید را افزایش دهد.



اصفهان در جست‌وجوی راهی برای ادامه کشاورزی؛ گلخانه‌ها از انتخاب به ضرورت رسیدند

شاید این راهش باشه!

اصفهان نیز در کنار مزایایی مانند افزایش بهره‌وری، به هزینه اولیه بالا، پیچیدگی فنی و وابستگی این واحدها به زیرساخت‌هایی مانند برق اشاره کرده است. از این منظر، سیاست حمایت از گلخانه‌ها باید فراتر از اعطای مجوز باشد. تأمین مالی، تسهیلات مناسب، دسترسی پایدار به انرژی و امکان نوسازی تجهیزات، عواملی هستند که می‌توانند تعیین‌کننده یک گلخانه در نهایت به واحدی اقتصادی تبدیل شود یا سرمایه‌ای نیمه‌فعال باقی بماند.

■ سرمایه فنی اصفهان برای توسعه یک صنعت

اصفهان در کنار ظرفیت طبیعی و کشاورزی، از یک مزیت دیگر نیز برخوردار است و آن تجربه فنی ایجادشده در حوزه گلخانه است. وجود سازندگان، پیمانکاران، متخصصان و بهره‌برداران با سابقه، امکان توسعه سازه‌های استانداردتر را فراهم کرده است. در سال‌های گذشته نیز اصفهان در زمینه احداث گلخانه جایگاه قابل توجهی داشته و توسعه این بخش در شهرستان‌های مختلف استان دنبال شده است. این ظرفیت فنی می‌تواند به کاهش خطاهای ساخت، افزایش عمر سازه‌ها و استفاده بهتر از تجهیزات منجر شود. در واقع، آینده گلخانه‌های استان تنها به زمین و سرمایه وابسته نیست؛ دانش فنی نیز بخشی از سرمایه این صنعت محسوب می‌شود.

■ از تغییر الگوی کشت تا امنیت غذایی

توسعه گلخانه‌ها را باید در چارچوب بزرگ‌تری به نام

اما افزایش تولید زمانی برای کشاورز سودآور است که بازار نیز ظرفیت جذب آن را داشته باشد. اگر توسعه گلخانه‌ها بدون توجه به تقاضای بازار و الگوی مصرف انجام شود، احتمال ایجاد مازاد تولید و کاهش قیمت وجود دارد. به همین دلیل، توسعه گلخانه باید همزمان با توسعه صنایع بسته‌بندی، فرآوری، نگهداری و شبکه توزیع دنبال شود.

این مسئله برای صادرات اهمیت بیشتری دارد. محصول گلخانه‌ای در صورتی می‌تواند وارد بازارهای خارجی شود که کیفیت، اندازه، بسته‌بندی و استانداردهای مورد نیاز بازار مقصد را داشته باشد. بنابراین، صادرات نباید مرحله‌ای جدا از تولید تلقی شود، بلکه باید از زمان انتخاب محصول و برنامه‌ریزی برای کشت مورد توجه قرار گیرد.

■ گلخانه بدون انرژی پایدار دوام نمی‌آورد

یکی از تناقض‌های مهم توسعه گلخانه‌ای در اصفهان این است که این شیوه برای کاهش فشار بر منابع آب پیشنهاد می‌شود، اما خود به انرژی وابستگی بالایی دارد. گرمایش در فصل سرد، سرمایش و تهویه در ماه‌های گرم و فعالیت تجهیزات آبیاری و کنترل اقلیم، همگی به انرژی نیاز دارند.

به همین دلیل، ناترازی انرژی می‌تواند مستقیماً بر هزینه تمام‌شده محصول تأثیر بگذارد. هزینه بالای تجهیزات و سرمایه‌گذاری اولیه نیز ورود برخی کشاورزان به این حوزه را دشوار می‌کند. بررسی‌های انجام‌شده درباره توسعه گلخانه‌های هوشمند در

تغییر الگوی کشت دید. مسئله فقط این نیست که چه مقدار محصول تولید شود؛ پرسش اصلی این است که چه محصولی، در چه منطقه‌ای، با چه میزان آب و انرژی و برای کدام بازار تولید شود.

در استانی مانند اصفهان، چنین نگاهی اهمیت بیشتری دارد. منابع محدود آب اجازه نمی‌دهد هر محصولی با هر میزان مصرف منابع در هر منطقه‌ای تولید شود. بنابراین، حرکت به سمت کشت‌های کنترل‌شده می‌تواند یکی از ابزارهای اصلاح ساختار کشاورزی باشد؛ به شرط آنکه انتخاب محل احداث گلخانه نیز بر اساس آب پایدار، شرایط اقلیمی، دسترسی به بازار و زیرساخت انجام شود.

از سوی دیگر، توسعه این بخش فقط به تولید محصول محدود نمی‌شود. گلخانه‌ها می‌توانند در مناطق روستایی اشتغال ایجاد کنند و برای فعالیت‌های جانبی مانند حمل‌ونقل، بسته‌بندی، تعمیر تجهیزات، خدمات فنی و صنایع تبدیلی نیز تقاضا ایجاد کنند. به این ترتیب، توسعه گلخانه‌ای می‌تواند بخشی از اقتصاد محلی مناطق کشاورزی را نیز تحت تأثیر قرار دهد.

■ ۹۰ هکتار جدید؛ یک عدد یا یک آزمون؟

افزایش ۹۰ هکتاری سطح گلخانه‌های اصفهان در نهایت زمانی اهمیت پیدا می‌کند که مشخص شود این ظرفیت جدید چه کیفیتی خواهد داشت. صرف افزایش مساحت، شاخص کاملی برای موفقیت نیست. ممکن است سطح گلخانه‌ها افزایش یابد اما به دلیل هزینه انرژی، ضعف فناوری یا نبود بازار مناسب، بهره‌وری مورد انتظار حاصل نشود.

آنچه اصفهان به آن نیاز دارد، توسعه گلخانه‌هایی است که از مرحله طراحی تا فروش محصول اقتصادی و پایدار باشند. استفاده از فناوری‌های نوین، کاهش مصرف آب، مدیریت انرژی، آموزش بهره‌برداران، انتخاب محصول بر اساس بازار و توسعه زنجیره بسته‌بندی و صادرات باید در کنار هم دیده شوند.

گلخانه‌ها می‌توانند بخشی از پاسخ اصفهان به مسئله آب باشند، اما پاسخ نهایی نیستند. آینده کشاورزی استان زمانی امیدوارکننده خواهد بود که تغییر سازه با تغییر نگاه همراه شود؛ یعنی از کشاورزی مبتنی بر افزایش سطح کشت، به کشاورزی مبتنی بر بهره‌وری، فناوری و ارزش افزوده حرکت کنیم. در این صورت، ۹۰ هکتار جدید تنها چند هکتار سازه بیشتر نخواهد بود، بلکه بخشی از مسیر بازطراحی کشاورزی اصفهان برای شرایطی خواهد بود که آب، محدودترین و ارزش‌ترین نهاده تولید است.

برق‌رسانی به ۳۴ هزار واحد نهضت ملی مسکن قم

ما تسهیل در روند اجرای شبکه برق و تأمین برق واحدهای در حال تحویل به هم‌استانی‌ها است. وی افزود: در این راستا، تمامی تیم‌های تخصصی از جمله مجری طرح‌های مسکن ملی و واحدهای طرح و نظارت، با نگاهی ویژه و اولویت‌بندی بالا، در حال انجام وظایف خود هستند تا موانع اجرایی در کمترین زمان ممکن مرتفع شود.

معاون مهندسی شرکت توزیع نیروی برق قم، پیگیری مستمر میدانی، هماهنگی میان واحدهای تخصصی و رفع سریع موانع اجرایی را از محورهای اصلی این فرآیند عنوان کرد و گفت: روند اقدامات

معاون مهندسی شرکت توزیع نیروی برق قم از تداوم بازدیدهای میدانی و پیگیری ویژه برای رفع موانع اجرایی برق‌رسانی به سایت‌های ۳۰ هزار واحدی پرنیان و چهار هزار واحدی طایقان در این استان خبر داد.

به گزارش روز شنبه ایرنا از شرکت توزیع نیروی برق قم، یونس بابامرادی در گفت‌وگویی با اشاره به اهمیت تأمین برق پایدار برای پروژه‌های نهضت ملی مسکن در این استان اظهار کرد: با توجه به اهمیت ویژه برق‌رسانی به سایت ۳۰ هزار واحدی پرنیان و چهار هزار واحدی طایقان، هدف اصلی



تا تأمین زیرساخت‌های مورد نیاز و برق‌رسانی به واحدهای آماده تحویل، با جدیت دنبال خواهد شد. وی افزود: تعهد ما، خدمت به هم‌استانی‌ها و پیشبرد پروژه‌های تأمین برق نهضت ملی مسکن استان است.

بر اساس این گزارش، استمرار بازدیدهای میدانی و پیگیری مصوبات، با هدف شتاب‌بخشی به عملیات اجرایی شبکه برق و همراهی با روند بهره‌برداری از واحدهای نهضت ملی مسکن در استان قم در دستور کار شرکت توزیع نیروی برق استان قرار دارد.



دشت ۳ امتیازی تیم محرم در بازی اول با چاشنی درخشش حسینی؛

وقتی «آقاسید» پدر و مادر سپاهان شد!

“

بی خود نیست که می‌گویند دروازه بان خوب، پدر و مادر تیم است؛ جمله‌ای که شاید کلیشه‌ای به نظر برسد اما سپاهان در اولین خوان فصل جدید به وضوح معنای آن را در جدال با شاگردان سعید اخباری حس کرد

”



مرضیه غفاریان

ارتش طلایی اصفهان لیگ بیست و ششم را با پیروزی ۲ بر صفر مقابل چادرملو آغاز کرد تا با سوغات ۳ امتیازی شیرین تر از قطاب از یزد به خانه برگردد؛ نتیجه‌ای که اگرچه روی کاغذ، شروعی مقتدرانه برای شاگردان محرم نویدکیا آن هم در خانه رقیب به نظر می‌رسد اما سپاهان برای رسیدن به این پیروزی، چندان درخشان و مسلط در مستطیل سبز ظاهر نشد؛ در این میان اما گلرزد پوشان دیار زاینده رود با عملکرد درخشان خود در حراست از سنگر تیمش مرد شماره یک میدان نام گرفت. گل نخست سپاهان در مصاف با تیم اردکانی توسط کاپیتان احسان و از روی نقطه پنالتی به ثمر رسید و گل دوم نیز که در دقیقه ۸+۹۰ به نام سپاهان ثبت شد، گل به خودی بود که علیرضا آرتا به اشتباه وارد دروازه چادرملو کرد تا تیر خلاص را به پیکره تیم خود بزند؛ همان مدافعی که روی گل اول هم مرتکب خطای پنالتی شده بود. همین کافی است تا مدعی شویم اگرچه سپاهان بازی اول را برد؛ اگرچه ۲ گل هم در کارنامه این تیم ثبت شد اما خط حمله طلایی پوشان اصفهانی هنوز به هماهنگی لازم نرسیده

است و همچنان مانند فصل پیش با خط پر آتشی که سابق بر این سنگر قبا را به آتش می‌بست فرسنگ‌ها فاصله دارد.

مهاجمان سپاهان در این بازی اگرچه فرصت‌هایی برای گلزنی داشتند اما در استفاده از آنها موفق نبودند. پریبراه نیست اگر مدعی شویم تیمی که قرار است یکی از مدعیان فصل باشد، نمی‌تواند همیشه روی پنالتی، اشتباه مدافعان حریف یا اتفاقات بازی برای گلزنی حساب کند. ضمن اینکه در این بازی و در سوی دیگر میدان، چادرملو هم موقعیت‌هایی داشت که می‌توانست معادله بازی را به سود میزبان تغییر دهد.

سرمربی جوان سپاهان هم در کنفرانس خبری بعد از بازی با انتقاد از شاگردانش و اشاره به اینکه در مقطعی از نیمه دوم از عملکرد آنها راضی نبوده صراحتاً گفت که تیمش پس از گل اول کنترل مسابقه را از دست داده و حریف فشار زیادی روی آنها ایجاد کرده است. نویدکیا این اتفاق را یکی از نکات منفی بازی دانست؛ نکته‌ای که نشان می‌دهد برخلاف نتیجه ۲ بر صفر، مسابقه برای طلایی پوشان اصفهانی به هیچ وجه یک بازی یک طرفه و راحت نبوده است.

اما سپاهان به غیر از اشتباهات حریف، ۳ امتیاز

بعد از بازی با انتشار تصویری در کنار سیدحسین حسینی و خطاب قرار دادن او با عبارت «جانم آقاسید»، به نوعی از عملکرد سنگربان تیم خود تقدیر کرد؛ واکنشی که اهمیت نقش حسینی در کسب اولین ۳ امتیاز فصل را برجسته ترمی کند.

سپاهان محرم هنوز به تیمی که قرار است فوتبال مالکانه، روان و زیبایی ارائه کند تبدیل نشده است. خط حمله زردپوشان دیار زاینده رود هم برای رسیدن به هماهنگی بیشتر زمان بیشتری می‌خواهد؛ به ثمر رسیدن دو گل در اولین بازی از روی نقطه پنالتی و گل به خودی مدافع حریف بهترین شاهد بر این مدعا است. چه بسا اگر نمایش درخشان حسینی و حراست بی نقص او از سنگر زردها نبود، داستان اولین بازی فصل برای سپاهان طور دیگری نوشته می‌شد.

شاید سپاهان هنوز برای رسیدن به فوتبالی محرم پسند، زمان لازم داشته باشد؛ اما تیمی که در آخرین پست خود و در سنگر از حضور یک سنگربان مطمئن سود می‌برد، حتی در روزی که نمایش خوبی در میدان ندارد هم می‌تواند دستکم دست خالی میدان را ترک نکند و اینجاست که می‌توان مدعی شد گاهی یک دروازه بان خوب، از پدر و مادر خوب هم بهتر است!

اولین بازی را مدیون نمایش بی نقص گلرملی پوش خود نیز هست. بی خود نیست که می‌گویند دروازه بان خوب، پدر و مادر تیم است؛ جمله‌ای که شاید کلیشه‌ای به نظر برسد اما سپاهان در اولین خوان فصل جدید به وضوح معنای آن را در جدال با شاگردان سعید اخباری حس کرد؛ چه اینکه چادرملو در مقطعی از بازی همانطور که محرم به آن اذعان کرد موقعیت‌های جدی‌ای داشت به ویژه در وقت‌های تلف شده و پیش از به ثمر رسیدن گل دوم سپاهانی‌ها؛ همانجایی که مهاجم ۲۲ ساله اردکانی‌ها با یک پاس در عمق از سوی هم تیمی‌هایش در موقعیت تک به تک با سیدحسین حسینی قرار گرفت اما دروازه بان سپاهان با خروج به موقع از دروازه موفق به مهار ضربه محمدطاه طباطبایی شد تا با جلوگیری از به تساوی کشیده شدن نتیجه بازی نقش پررنگی در برتری تیم خود در هفته اول لیگ ۲۶ داشته باشد.

تیمی که هنوز به هماهنگی کامل نرسیده، طبیعی است که در بعضی ذقایق به مهره‌های هجومی رقیب فضا بدهد و یا کنترل بازی را وا گذارد؛ در همین برهه‌های حساس نقش یک دروازه بان مطمئن برای حفظ نتیجه و حراست از سنگر تیمش بیش از پیش نمود پیدا می‌کند. احسان حاج صفی هم

وقتی شعار با عمل نمی‌خواند

دُم خروس را باور کنیم یا قسم حضرت عباس؟

فوتبالیست‌ها، درباره «منبع این پول و شفافیت آن» سؤال کنیم. اگر باشگاهی درآمد واقعی دارد و از محل تبلیغات، حق پخش، فروش بلیت و فعالیت اقتصادی قرارداد ۲۰۰ میلیاردی می‌بندد، قابل بررسی است. اما اگر باشگاهی زیان‌ده است و هزینه‌هایش نهایتاً به منابع عمومی یا شرکت‌های دولتی و شبه‌دولتی متصل می‌شود، پرداخت چنین ارقامی دیگر فقط یک قرارداد ورزشی نیست؛ مسئله‌ای اقتصادی و اجتماعی است.

فوتبال می‌تواند ثروتمند باشد، اما برای آنکه «حرفه‌ای» هم باشد باید درآمدش شفاف، هزینه‌هایش قابل حسابررسی و قراردادهایش قابل دفاع باشد. مردم هم احتمالاً با درآمد بالای ستاره‌های محبوبشان مشکلی ندارند؛ آنچه آزاردهنده است، فاصله میان شعار «ما از جنس مردمیم» و واقعیت رقم‌هایی است که خودشان از قرارداد و پاداششان بیان می‌کنند. شاید بهتر باشد فوتبالی‌ها کمتر از «مردم» به عنوان یک شعار استفاده کنند و بیشتر تلاش کنند نشان دهند فوتبال ایران چگونه می‌تواند بدون تکیه بر منابع عمومی، برای همین مردم یک صنعت واقعی و درآمدزا باشد.

شده؛ رقمی که نشان می‌دهد بازار نقل و انتقالات فوتبال ایران حتی برای بازیکنان داخلی نیز به سطحی رسیده که دیگر نمی‌توان آن را با اقتصاد عادی جامعه مقایسه کرد.

اینکه یک بازیکن بتواند چنین قراردادی ببندد، فی‌نفسه جرم یا اشکالی ندارد؛ مشکل زمانی ایجاد می‌شود که همین فوتبال هنوز از نظر درآمدزایی، حق پخش، فروش بلیت و درآمد تجاری با استانداردهای فوتبال حرفه‌ای فاصله دارد و در عین حال هزینه‌های سنگین روی دوش باشگاه‌هایی قرار می‌گیرد که خودشان با مشکلات مالی مواجه‌اند.

از آن مهم‌تر، مسئله «ژست مردمی» است. بازیکن می‌تواند قرارداد چند ده میلیاردی داشته باشد و همچنان دغدغه مردم را مطرح کند؛ این دو الزاماً متناقض نیستند. تناقض زمانی شکل می‌گیرد که درباره رقم‌های نجومی با لحنی عادی صحبت شود، اما همان فرد بخواهد خود را دقیقاً هم سطح مردمی معرفی کند که بخش قابل توجهی از آنها شاید در تمام عمر خود چنین رقمی را نبینند.

در فوتبال ایران، بهتر است به جای حساسیت روی اصل درآمد



بهروز پارسادوست

فوتبال حرفه‌ای است و بازیکن و مربی حق دارند برای توانایی و عملکردشان دستمزد بگیرند؛ اما در فوتبال ایران مسئله فقط میزان دستمزد نیست، بلکه فاصله میان این ارقام و واقعیت اقتصادی جامعه است. وقتی بازیکنی از مردم و مشکلات آنها سخن می‌گوید، اما همزمان درباره قراردادهای ۱۰۰ یا ۲۰۰ میلیارد تومانی صحبت می‌شود، طبیعی است که افکار عمومی با این تناقض روبه‌رو شود.

نمونه نزدیک، رامین رضاییان است. درباره قرارداد او با استقلال در رسانه‌ها ارقام متفاوتی منتشر شده؛ از رقم ثبت شده ۲۹ میلیارد تومان تا برآوردهایی در حدود ۱۰۰ میلیارد تومان. در هفته‌های اخیر نیز شایعاتی درباره درخواست حدود ۲۰۰ میلیارد تومان برای ادامه همکاری او منتشر شده است. البته این ارقام نیازمند تأیید رسمی هستند و نباید همه آنها را قطعی تلقی کرد. علیرضا بیرانوند نیز نمونه دیگری است. درباره انتقال او به تراکتور، گزارش‌هایی از قراردادی حدود ۱۶۰ میلیارد تومان برای دو فصل منتشر

۷۵ درصد کتاب‌های درسی هرمزگان توزیع شد

معاون پژوهش، برنامه‌ریزی و توسعه منابع انسانی آموزش و پرورش هرمزگان گفت: در آستانه آغاز سال تحصیلی جدید، ۷۵ درصد کتاب‌های دانش‌آموزان در میان مناطق ۲۳ گانه آموزش و پرورش استان توزیع شده است. حسن جراره اظهار کرد: ثبت‌نام کتاب‌های درسی تا ۳۱ شهریور ادامه دارد و تاکنون ۸۷ درصد دانش‌آموزان برای دریافت کتاب‌های خود ثبت‌نام کرده‌اند. وی با اشاره به لزوم تکمیل فرایندهای آموزشی پیش از ثبت‌نام کتاب، افزود: مدارس باید پیش از اقدام به ثبت‌نام کتاب، نام دانش‌آموزان را در سامانه سیدا ثبت کنند. معاون پژوهش، برنامه‌ریزی و توسعه منابع انسانی آموزش و پرورش هرمزگان بیان کرد: دانش‌آموزان و اولیا برای ثبت‌نام می‌توانند به سامانه‌های فروش و توزیع مواد آموزشی به نشانی‌های my.medu.ir و texbook.ir مراجعه کنند. به گزارش ایسنا به نقل از روابط عمومی اداره کل آموزش و پرورش هرمزگان در روز شنبه ۲۴ مرداد، جراره تأکید کرد: قیمت پشت جلد کتاب‌ها ملاک دریافت وجه است و والدین باید از پرداخت هرگونه هزینه اضافی خودداری کنند.



ثبت‌نام دانش‌آموزان در سامانه سپند شرط دریافت سرویس مدارس در قم است

رئیس انجمن اولیا و مربیان اداره کل آموزش و پرورش قم با تأکید بر ضرورت ثبت‌نام به‌موقع خانواده‌ها برای دریافت سرویس مدارس، گفت: ارائه خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزی منوط به ثبت‌نام دانش‌آموزان در سامانه سپند است و آموزش و پرورش صرفاً وظیفه اطلاع‌رسانی و هدایت خانواده‌ها برای ثبت‌نام در این سامانه را بر عهده دارد. رضا شهسواری در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا، با اشاره به ضوابط حمل‌ونقل دانش‌آموزان، افزود: بر اساس ماده ۲۴ آیین‌نامه اجرایی حمل‌ونقل دانش‌آموزان، هرگونه دخالت مدیران، سایر عوامل مدارس و ادارات آموزش و پرورش در قراردادهای حمل‌ونقل دانش‌آموزی ممنوع است. وی اضافه کرد: همچنین انعقاد قرارداد مستقیم میان مدارس دولتی و غیردولتی با پیمانکاران سرویس مدارس نیز مجاز نیست و فرایند ارائه خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزی باید در چارچوب سامانه و ضوابط تعیین‌شده انجام شود. وی ادامه داد: وظیفه آموزش و پرورش در این زمینه، اطلاع‌رسانی به اولیا و هدایت آنان برای مراجعه به سامانه سپند و ثبت‌نام دانش‌آموزان است. شهسواری تأکید کرد: خانواده‌ها باید هرچه سریع‌تر نسبت به ثبت‌نام فرزندان خود در سامانه سپند اقدام کنند، چراکه در صورت ثبت‌نام نکردن در این سامانه، خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزی به آن‌ها تعلق نخواهد گرفت. وی یکی از دغدغه‌های اصلی در حوزه سرویس مدارس را ضرورت ثبت‌نام به‌موقع خانواده‌ها عنوان کرد و گفت: شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل که تحت پوشش شهرداری فعالیت می‌کنند نیز باید نسبت به ارائه خدمات به دانش‌آموزانی که در سامانه سپند ثبت‌نام کرده‌اند، تعهد و آمادگی کامل داشته باشند.



افزایش ۴ درجه‌ای دما در هرمزگان

کارشناس اداره کل هواشناسی هرمزگان از افزایش ۲ تا ۴ درجه‌ای دمای هوا در استان طی امروز و فردا خبر داد و نسبت به وقوع رگبارهای موقتی، تندباد لحظه‌ای و موج‌شدن آب‌های استان هشدار داد. مرضیه سی‌سی‌پور با اشاره به کاهش رطوبت نسبی هوا، اظهار کرد: دمای هوا در نقاط مختلف هرمزگان طی امروز ۲۵ مرداد بین ۲ تا ۴ درجه سلسیوس افزایش می‌یابد؛ از این رو ضروری است شهروندان ضمن پرهیز از تردد‌های غیرضروری و فعالیت در فضای باز، به‌ویژه در ساعات گرم روز، در مصرف حامل‌های انرژی نیز صرفه‌جویی کنند. این کارشناس اداره کل هواشناسی هرمزگان بیان کرد: در مناطقی که شرایط بارشی فراهم نشود، ناپایداری‌های جوی می‌تواند به شکل افزایش سرعت باد، گردوخاک و کاهش موقتی کیفیت هوا بروز کند. سی‌سی‌پور با تأکید بر ضرورت رعایت نکات ایمنی گفت: با توجه به احتمال وقوع رگبارهای موقتی و سیلابی شدن رودخانه‌های فصلی، از صعود به ارتفاعات و قرارگیری در بستر و حاشیه رودخانه‌های فصلی خودداری شود.



روزانه نیم میلیون موتورسیکلت در اصفهان تردد می‌کنند فرار از ترافیک، مستقیم تا بیمارستان!

سامانه سلطانی



آموزش متوقف می‌شود و پس از طی مراحل لازم امکان ادامه فعالیت پیدا می‌کند.

در کنار این اقدامات، کنترل فنی و الکترونیکی نیز دنبال می‌شود. افزایش نظارت بر مراکز معاینه فنی موتورسیکلت، توسعه دوربین‌های ثبت تخلف و محدودیت تردد در برخی معابر از جمله برنامه‌هایی است که برای ساماندهی این حوزه در نظر گرفته شده است. در محدوده بازار تاریخی اصفهان نیز بیش از ۶۰ نقطه ورودی برای کنترل و محدودسازی تردد ساماندهی شده است. با این حال، تجربه‌های گذشته نشان می‌دهد فرهنگ‌سازی می‌تواند اثربخشی بیشتری از اقدامات مقطعی داشته باشد. اجرای طرح‌های ایمنی موتورسواران در سال‌های گذشته، طبق اعلام شهرداری، کاهش ۲۳ درصدی تلفات را به همراه داشته است. این تجربه می‌تواند نشان دهد که آموزش، نظارت و اصلاح رفتار در کنار یکدیگر، امکان کاهش حوادث را فراهم می‌کنند.

یکی از حلقه‌های مفقوده در این میان، آموزش از سنین پایین است. امروز موتورسیکلت در بسیاری از خانواده‌ها و حتی میان نوجوانان به وسیله‌ای آشنا تبدیل شده و مسئولان شهری خواستار ورود آموزش‌های ایمنی به مدارس شده‌اند. رعایت کلاه ایمنی، شناخت قوانین، توجه به سرعت و پرهیز از حرکات پرخطر اگر از دوران مدرسه آموزش داده شود، می‌تواند در بلندمدت بخشی از رفتار ترافیکی نسل آینده را تغییر دهد.

از سوی دیگر، تولیدکنندگان و فروشندگان موتورسیکلت نیز در این زمینه مسئولیت دارند. کلاه ایمنی نباید یک وسیله جانبی تلقی شود؛ همان‌طور که کمربند ایمنی بخشی جدایی‌ناپذیر از ایمنی خودرو است، تجهیزات ایمنی موتورسوار نیز باید از ابتدا جدی گرفته شود.

مسئله موتورسیکلت در اصفهان در نهایت به یک تصمیم ساده میان «محدودیت» و «آزادی تردد» خلاصه نمی‌شود. شهری با میلیون‌ها سفر روزانه، نیازمند حمل‌ونقل متنوع است، اما این تنوع زمانی قابل قبول است که هزینه آن به قیمت جان شهروندان تمام نشود. کاهش تلفات موتورسواران نیازمند همکاری همزمان شهرداری، پلیس، دستگاه قضایی، مراکز درمانی، مدارس، تولیدکنندگان و خود شهروندان است.

اصفهان اگر بخواهد به سمت حمل‌ونقل ایمن‌تر حرکت کند، باید موتورسیکلت را نه حذف‌شدنی و نه رهاشدنی، بلکه به عنوان بخشی از واقعیت حمل‌ونقل شهری مدیریت کند؛ واقعیتهایی که ساماندهی آن می‌تواند هم از فشار ترافیک بکاهد و هم از تکرار آمار تلخ تصادفات جلوگیری کند.

«تردد گسترده موتورسیکلت در اصفهان، از یک انتخاب حمل‌ونقلی به مسئله‌ای جدی در حوزه ایمنی، سلامت و نظم شهری تبدیل شده است»

موتورسیکلت در اصفهان دیگر تنها وسیله‌ای برای عبور سریع از ترافیک نیست؛ به یکی از اجزای اصلی الگوی جابه‌جایی در این کلانشهر تبدیل شده است. روزانه حدود ۵۰۰ هزار سفر با موتورسیکلت انجام می‌شود؛ رقمی که در ماه‌های گرم سال افزایش پیدا می‌کند و در کنار مزیت‌هایی مانند سرعت و هزینه پایین‌تر، پیامدهای سنگینی در حوزه تصادفات و ایمنی به همراه دارد.

معاون شهردار اصفهان با اشاره به وضعیت تردد در شهر اعلام کرده است که روزانه حدود چهار میلیون و ۴۰۰ هزار سفر در اصفهان انجام می‌شود و نزدیک به ۱۳ درصد این سفرها با موتورسیکلت صورت می‌گیرد. در حال حاضر نیز بین ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار موتورسیکلت در شهر فعال هستند. این ارقام نشان می‌دهد که هر سیاست ترافیکی در اصفهان، بدون توجه به رفتار و نیاز موتورسواران، نمی‌تواند تصویر کاملی از حمل‌ونقل شهری ارائه دهد.

اما مسئله اصلی، آمار تصادفات است. در سال ۱۴۰۳، ۲۱۳ نفر در شهرستان اصفهان بر اثر حوادث رانندگی جان باختند که این تعداد در سال گذشته با کاهش ۱۱ درصدی به ۱۸۹ نفر رسید. با وجود این کاهش، همچنان بخش قابل توجهی از قربانیان را موتورسواران تشکیل می‌دهند. بیشتر جانباختگان نیز در گروه سنی ۲۰ تا ۴۰ سال قرار دارند؛ یعنی بخشی از جمعیت فعال اقتصادی و اجتماعی شهر.

هزینه این حوادث فقط به از دست رفتن جان افراد محدود نمی‌شود. مصدومان تصادفات موتورسیکلت بخش قابل توجهی از ظرفیت مراکز درمانی را نیز به خود اختصاص می‌دهند و به گفته مسئولان، اشغال تخت‌های ICU و CCU توسط این بیماران به یکی از دغدغه‌های حوزه سلامت تبدیل شده است. بنابراین مسئله موتورسیکلت در اصفهان را نمی‌توان صرفاً یک موضوع ترافیکی دانست؛ این مسئله با سلامت عمومی و اقتصاد خانواده‌ها نیز ارتباط مستقیم دارد.

از سوی دیگر، موتورسیکلت برای بسیاری از شهروندان یک وسیله ضروری برای رفت‌وآمد و کسب درآمد است. به همین دلیل، برخورد صرفاً سلبی و توقیف گسترده نمی‌تواند راهکار پایدار باشد. سیاست جدید مدیریت شهری نیز بر همین اساس به سمت آموزش و اصلاح رفتار حرکت کرده است؛ به گونه‌ای که در برخی موارد، موتورسوار فاقد کلاه ایمنی به جای توقیف وسیله، برای

پلتفرم گردشگری فارس آماده ارائه می شود

گشودن گره مسیرهای ناشناخته برای گردشگران

■ هنوز شیوه‌نامه‌ای برای هیئت امنایی شدن حافظیه و سعدیه تدوین نشده است

مریدی با بیان اینکه وزیر میراث‌فرهنگی از شخصیت‌های صاحب‌نظر در زمینه انسجام اجتماعی هستند، گفت: هنوز شیوه‌نامه یا آیین‌نامه‌ای برای مدیریت هیئت امنایی حافظیه و سعدیه شیراز از سوی وزارتخانه آماده‌سازی نشده است.

او افزود: پس از آنکه این تصمیم، به سمت بخش‌های حقوقی و سپس هیئت دولت ارجاع و تأیید شد، آیین‌نامه‌ها شکل می‌گیرد.

مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی فارس اظهار کرد: در صورتی که بسترهای لازم برای بهره‌مندی از خرد جمعی وجود داشته باشد، بی‌شک موفقیت حاصل می‌شود؛ اما در غیر این صورت این اقدام می‌تواند آسیب‌زا شود.

مریدی تأکید کرد: اگر شخصیت‌های تراز اول، صاحب‌نظر و شجاع در مجموعه‌های هیئت امنایی حضور نداشته باشند، بیم آن وجود دارد که خرد جمعی به دست رقابت‌های محلی ذبح و به دست جریان‌های مختلف فکری ذبح شوند.

او گفت: به اعتقاد من، اماکن میراثی حافظ، سعدی، تخت‌جمشید و پاسارگاد متعلق به همه ایران و جهان است و محصور کردن آن، ممکن است سبب ایجاد مصائب و مشکلاتی شود.

مریدی این را هم اضافه کرد که منافع مالی مدیریت هیئت امنایی سعدیه و حافظیه، بحث‌های حقوقی سنگینی دارد که باید موردتوجه قرار گیرد.

■ افق پیش روی گردشگری چندلایه شیراز

مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی فارس گفت: گردشگری در شیراز نه به‌عنوان یک خوانش کلامی و حتی نه به‌عنوان یک تجربه زیستی، بلکه می‌تواند به سمت معناگرایی حرکت کند.

مریدی اظهار کرد: کمتر کسی است که شیراز را حس نکرده باشد یا با سفر به آن در حافظیه، سعدی، حرم مطهر شاه‌چراغ (ع) و باغ ارم قدم نزده باشد، اما اگر اصحاب رسانه یاری کنند، این شهر می‌تواند لایه‌های دیگری از گردشگری را نیز مسخر کند.

او ادامه داد: رویکرد گردشگری ما به سمت معناگرایی و پس از آن، به‌سوی تعالی‌گرایی است؛ امکان تسخیر این لایه از گردشگری توسط هیچ رباتی امکان‌پذیر نخواهد بود.



امامزادگان واجب‌التعظیم ترسیم شده و در حال تعریف مسیرهای متعددی هستیم که شایسته و برازنده نام فارس و شیراز باشد.

■ یک نقد درون‌گفتمانی به هیئت امنایی شدن اماکن میراث فارس

مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی فارس درباره پیشنهاد انتخاب حافظیه و سعدیه شیراز به‌عنوان پایلوت مدیریت هیئت امنایی اماکن میراثی گفت: درباره این موضوع، یک نقد درون‌گفتمانی را مطرح می‌کنم. مریدی اظهار کرد: ذات بهره‌مندی از مشارکت‌های عمومی و چندوجهی همیشه زیبا و ارزنده است و مدیریت انجمنی و شورایی در ذات خود می‌تواند سبب بالندگی شود.

او ادامه داد: اما چنان که بسیاری از کارشناسان نیز بر آن تأکید دارند، چگونگی انجام کار است که نگرانی‌هایی را در این خصوص ایجاد می‌کند؛ بسیاری از اشکالاتی که پیش‌تر در بخش‌های انجمنی و هیئت امنایی وجود داشته، ممکن است به واسطه سرعت‌بخشی در اجرای این موضوع، چالش‌برانگیز باشد. مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی فارس بیان کرد: من بر این باورم که وقتی قرار است آغازگریک حرکت زیبا و خوب باشیم، شاید بهتر باشد که اماکنی به‌عنوان پایلوت انتخاب شود که مدیریت و ارزیابی بازخوردها، نقاط ضعف و قوت و تهدیدها و فرصت‌ها، در آن آسان‌تر باشد و سپس در مکان‌هایی اجرا شود که دارای حساسیت ایرانی و جهانی هستند.

شیراز- مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی فارس از راه‌اندازی قریب‌الوقوع پلتفرم گردشگری این استان خبر داد و گفت: این سکوی نوین، گردشگران را در یافتن مسیرهای متنوع و بعضاً ناشناخته در ۶ محور تاریخی، طبیعی، فرهنگی، مذهبی، سلامت و ورزشی یاری می‌کند و به‌زودی با رفع مشکلات فنی در اختیار عموم قرار می‌گیرد. بهزاد مریدی گفت: پلتفرم گردشگری فارس آماده است و احتمالاً با رفع برخی مشکلات فنی، اوایل شهریورماه به مردم ارائه خواهد شد. او با بیان اینکه این پلتفرم، متفاوت از نمونه‌هایی است که پیش‌تر شاهد بوده‌ایم، اظهار کرد: رسالت اصلی این سکوی گردشگری، تعیین مسیرها و کریدورهای متعدد توریستی در ۶ محور گردشگری تاریخی، طبیعی، فرهنگی، مذهبی، سلامت و ورزشی است.

■ هم‌پای مسافران تا مقصد گردشگری خلاق فارس

مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی فارس افزود: این شش محور بسط و گسترش یافته و در درون هریک از آنها، مسیرهای متعدد گردشگری به مردم معرفی شده است.

مریدی عنوان کرد: در بخش گردشگری فرهنگی این پلتفرم، گردشگری ادبی، هنری، رویداد، خوراک و پوشاک وجود دارد که برخاسته از نگاه انسان‌شناسی و مردم‌شناسی است و مسیرهای متعددی در شهر شیراز و دیگر شهرستان‌های فارس به مردم معرفی و برای بازدید از آن راهنمایی شده‌اند.

■ پلتفرم گردشگری فارس، همراه مسافران از موزه گردی تا بافت‌گردی

او ادامه داد: بخش گردشگری تاریخی این پلتفرم، گردشگران را برای دسترسی به اماکن تاریخی مانند محور هخامنشی، محور ساسانی، محور تمدن جنوبی و دیگر محورهای تاریخی سراسر استان، راهنمایی کرده است. مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی فارس افزود: این بخش همچنین شامل موزه گردی و بخش بافت‌گردی است و مسیرهای متعددی برای بازدید از بافت‌های تاریخی شیراز و دیگر شهرهای فارس ترسیم شده است.

■ جاذبه‌های مذهبی فارس، پیش روی گردشگران

مریدی با اشاره به جایگاه فارس و شیراز به‌عنوان سومین حرم اهل‌بیت (ع) در گردشگری مذهبی، گفت: در این بخش نیز مسیرهای بازدید و زیارت

میراث اصفهان زیر بار مسئولیت‌های سنگین و بودجه‌های محدود

می‌شود.

مسئله فقط کمبود بودجه نیست؛ هماهنگی میان دستگاه‌ها نیز یکی از چالش‌های جدی است. در بافت تاریخی اصفهان، گاهی فعالیت دستگاه‌های خدمات‌رسان یا اجرای طرح‌های شهری بدون هماهنگی کافی با میراث‌فرهنگی انجام می‌شود. این موضوع در محدوده‌هایی مانند چهارباغ و میدان نقش جهان اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا هرگونه حفاری، مرمت یا تغییر در این مناطق می‌تواند بر بافت تاریخی اثر بگذارد.

مدیرکل میراث‌فرهنگی اصفهان تأکید کرد دستگاه‌هایی که مالک یا بهره‌بردار بناهای تاریخی هستند نیز باید مطابق قانون در حفاظت و مرمت آنها مشارکت کنند و نمی‌توان تمام هزینه‌ها را بر دوش میراث‌فرهنگی گذاشت.

اصفهان بیش از ۲۲ هزار اثر تاریخی شناسایی شده دارد که حدود یک‌هزار و ۹۴۰ اثر آن در فهرست میراث ملی و ۱۵ اثر نیز در فهرست میراث جهانی ثبت شده‌اند. همین گستردگی، حفاظت از میراث اصفهان را به مسئولیتی فراتر از یک دستگاه تبدیل کرده است.

میراث تاریخی برخلاف بسیاری از منابع، قابل جایگزینی نیست. تخریب یک بنای چندصدساله یا یک عنصر معماری تاریخی را نمی‌توان با ساخت نمونه‌ای جدید جبران کرد. از این رو، حفاظت از میراث اصفهان نیازمند «تقسیم روشن مسئولیت، تأمین اعتبار کافی و همکاری جدی همه دستگاه‌های مالک، بهره‌بردار و خدمات‌رسان» است؛ در غیر این صورت، حتی افزایش بودجه میراث‌فرهنگی نیز به‌تنهایی پاسخگوی این حجم از مسئولیت نخواهد بود.

«۲۲ هزار و ۵۰۰ بنای تاریخی در کنار محدودیت منابع مالی؛ میراث‌فرهنگی اصفهان می‌گوید حفاظت از آثار تاریخی فقط وظیفه این اداره‌کل نیست»

مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی اصفهان با اشاره به گستردگی آثار تاریخی استان، تأکید کرد که حجم مسئولیت‌های این اداره‌کل با اعتبارات اختصاص یافته تناسب ندارد و نمی‌توان حفاظت از همه بناهای تاریخی را صرفاً بر عهده میراث‌فرهنگی گذاشت.

امیر کرم‌زاده با بیان اینکه اصفهان حدود ۲۲ هزار و ۵۰۰ بنای تاریخی دارد، گفت مجموع اعتبارات ملی و استانی این اداره‌کل حدود ۱۷۰ میلیارد تومان است؛ رقمی که باید علاوه بر حفاظت و مرمت آثار، در حوزه گردشگری و صنایع‌دستی نیز هزینه شود. به گفته او، تنها مرمت برخی بناهای شاخص ممکن است به ده‌ها یا حتی صدها میلیارد تومان اعتبار نیاز داشته باشد.

یکی از مشکلات اصلی، مالکیت و تولید بناهای تاریخی است. بسیاری از مساجد، اماکن وقفی، بناهای متعلق به دستگاه‌های دولتی و واحدهای تجاری در بافت‌های تاریخی، تحت مالکیت یا بهره‌برداری نهادهایی غیر از میراث‌فرهنگی قرار دارند. با این حال، در صورت آسیب‌دیدن این بناها، نخستین نهادی که مورد مطالبه قرار می‌گیرد میراث‌فرهنگی است.

کرم‌زاده با اشاره به پیگیری‌های قضایی گفت تاکنون ۸۰ شکایت کیفری در ارتباط با برخی تخلفات و آسیب‌های میراثی مطرح شده، اما این پرونده‌ها هنوز به نتیجه نهایی نرسیده‌اند. به گفته او، طولانی شدن رسیدگی قضایی باعث کاهش اثربخشی اقدامات نظارتی

مرمت کاشی‌های مسجد جامع عباسی اصفهان آغاز شد

مدیر پایگاه میراث جهانی میدان نقش جهان از آغاز عملیات مرمت کاشی‌های بدنه صحن مسجد جامع عباسی و اجرای هم‌زمان استحکام‌بخشی «آزاره‌های» این قسمت از بنا خبر داد.

جواد رحمتی روز شنبه در گفت‌وگو با ایرنا ضمن اشاره به آسیب‌های وارد شده به کاشی‌های مسجد جامع عباسی (مسجد امام) گفت: بخشی از این کاشی‌ها پیش از جنگ و بخش دیگری نیز بر اثر فشار هوایی ناشی از موج انفجار در جنگ ۴۰ روزه دچار خسارت شد؛ به گونه‌ای که پس از آن انفجارها، شاهد ریزش تدریجی کاشی‌ها در روزها و هفته‌های بعدی بودیم.

وی با بیان اینکه پس از این حادثه، پایگاه میراث جهانی و وزارت میراث‌فرهنگی ترتیب اختصاص مبلغی را برای این منظور دادند، افزود: این موضوع اکنون به مرحله انعقاد قرارداد رسیده است.

مدیر پایگاه میراث جهانی میدان نقش جهان با اشاره به برگزاری جلسات کارشناسی خاطر نشان کرد: در قالب قرارداد مطالعات خسارت‌های ناشی از جنگ، بحث‌های زمین‌شناسی، ارتعاش و موارد مشابه نیز مورد بررسی قرار گرفت و در این راستا با دانشگاه اصفهان وارد مذاکره شدیم و قرارداد با این دانشگاه در حال انعقاد است.

رحمتی اظهار داشت: یکی از قراردادهای ما، قرارداد مرمت جرزهای حاشیه‌های بدنه مسجد است که بیشتر در بخش‌های داخل صحن انجام می‌شود؛ بخش‌هایی مانند ایوان شمالی، ضلع غربی و باید گفت در داخل صحن نیز پنج جبهه با شه‌هاست.

از مهار کانون‌ها تا احیای دریاچه نمک

قم در خط مقدم مقابله با گردوغبار

زیست‌محیطی منطقه دارد.

در کنار مسائل زیست‌محیطی، چند پروژه عمرانی نیز در قم در حال پیگیری است. استاندار از برنامه آغاز عملیات آسفالت باند فرودگاه قم در هفته دولت خبر داده و اعلام کرده طراحی ترمینال و مراحل مربوط به برج مراقبت نیز دنبال می‌شود. هدف مدیریت استان، بهره‌برداری از فرودگاه در دهه فجر سال آینده عنوان شده است.

تکمیل خط یک متروی قم نیز از دیگر طرح‌های زیرساختی استان است. این خط ۱۴.۸ کیلومتر طول و ۱۴ ایستگاه دارد و بخش عمده عملیات آن انجام شده، اما تأمین نشدن واگن‌ها مانع بهره‌برداری شده است. مطالعات ادامه مسیر مترو به سمت پردیسان نیز در حال بررسی است.

در حوزه مسکن نیز استاندار بر تسریع در تحویل واحدهای آماده نهضت ملی مسکن تأکید کرده است. در قم از میان ۲۰۳ هزار ثبت‌نام‌کننده، ۸۵ هزار نفر واجد شرایط شناخته شده‌اند و ساخت واحدهای مربوط به ۷۵ هزار نفر در ۱۲ سایت در حال انجام است.

همزمان، مدیریت استان به دنبال استفاده از املاک و اراضی مازاد دولت برای تأمین مالی پروژه‌هاست؛ ظرفیتی که می‌تواند بخشی از فشار مالی طرح‌های عمرانی را کاهش دهد.



کاهش چشمگیر ورودی آب و تداوم خشکسالی، این پهنه طبیعی را با خطر تبدیل شدن به یکی از کانون‌های مهم تولید گردوغبار مواجه کرده است. دریاچه نمک با وسعت حدود یک هزار و ۱۰۰ کیلومتر مربع، بخشی از حوضه آبریز فلات مرکزی ایران است و نقش مهمی در تعادل

«عملیات مهار بیش از یک هزار هکتار از کانون‌های اصلی گردوغبار قم آغاز شده و همزمان طرح‌های انتقال آب و تثبیت پوشش گیاهی در حال پیگیری است.»

استان قم در سال‌های اخیر با تشدید خشکسالی و کاهش منابع آبی، بیش از گذشته با پدیده گردوغبار و پیامدهای زیست‌محیطی آن روبه‌رو شده است. در همین راستا، عملیات مهار کانون‌های اصلی گردوغبار در بیش از یک هزار هکتار از اراضی استان آغاز شده و مطالعات مربوط به انتقال آب برای حفظ پوشش ایجاد شده نیز به پایان رسیده است.

استاندار قم با اشاره به این طرح گفت: علاوه بر منابع دولتی، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و نهادها برای اجرای پروژه‌های مقابله با گردوغبار در دستور کار قرار گرفته و تأمین منابع مالی انتقال آب نیز از سوی وزارت نیرو دنبال می‌شود.

با این حال، مدیریت کانون‌های گردوغبار تنها به اجرای طرح‌های تثبیت خاک محدود نمی‌شود. به گفته مسئولان، شناسایی دقیق منشأ گردوغبار یکی از اولویت‌های استان است تا اقدامات مقابله‌ای متناسب با مناطق تولیدکننده ریزگرد انجام شود. کنترل برداشت از منابع آب نیز از دیگر موضوعات مورد تأکید است.

در این میان، وضعیت دریاچه نمک نگرانی جدی‌تری ایجاد کرده است.

رئیس فراکسیون محیط‌زیست:

دبیرخانه کنوانسیون تهران باید به کشورهای ساحلی خزر بازگردد

پهنه آبی با آن مواجه است، در اولویت برنامه‌ریزی‌های خود قرار دهند.

رئیس فراکسیون محیط‌زیست مجلس ادامه داد: دریای خزر تحت تأثیر تحولات اقلیمی، آب‌هوایی، طبیعی و مداخلات انسانی قرار دارد و هر آسیبی که به این دریا وارد شود، هر پنج کشور را تحت تأثیر قرار خواهد داد و خسارات ناشی از آن می‌تواند جبران‌ناپذیر باشد.

رفیعی با اشاره به موضوع استقرار دبیرخانه کنوانسیون تهران گفت: این کنوانسیون موضوعیت منطقه‌ای دارد و به نظر می‌رسد دبیرخانه آن باید در یکی از کشورهای عضو و همسایه دریای کاسپین مستقر باشد. این موضوع در دوره‌های قبلی مجلس نیز پیگیری شده و می‌تواند بار دیگر در دستور کار قرار گیرد.

وی افزود: استقرار دبیرخانه کنوانسیون تهران در یکی از کشورهای ساحلی خزر می‌تواند به تقویت همکاری میان کشورهای عضو و پیگیری مؤثرتر تعهدات مشترک کمک کند.

رئیس فراکسیون محیط‌زیست مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت تقویت همکاری‌های منطقه‌ای برای حفاظت از دریای خزر گفت: استقرار دبیرخانه کنوانسیون تهران در یکی از کشورهای عضو و همسایه دریای خزر می‌تواند به تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و اجرای مؤثرتر تعهدات زیست‌محیطی کمک کند.

به گزارش خبرنگار ایرنا، سمیه رفیعی در مراسم روز ملی دریای خزر اظهار کرد: پنج کشور ساحلی دریای کاسپین در چارچوب کنوانسیون تهران درباره مسائل مرتبط با حفاظت از این پهنه آبی به توافق رسیده‌اند و چهار پروتکل ذیل این کنوانسیون نیز در مجلس شورای اسلامی مورد بررسی و تصویب قرار گرفته است. وی افزود: با وجود اقدامات انجام شده، برای رسیدن به هماهنگی کامل میان کشورهای ساحلی همچنان جای کار وجود دارد و همه پنج کشور باید با هدفی مشترک، حفاظت از دریای خزر و مقابله با آسیب‌هایی را که این



محیط‌بانان برای حفظ حیات در پارک ملی «قمیشلو» از جان مایه می‌گذارند

وی با بیان اینکه درگیری با متخلفان در این منطقه عادی شده است، تصریح کرد: حتی درگیری مسلحانه هم داشته‌ایم؛ چندین نفر از مأموران ما در این منطقه از سوی شکارچیان تیر خورده، مجروح شده و یا جان خود را از دست داده‌اند و در مواردی هم متخلفان مجروح شده‌اند.

معاون پارک ملی قمیشلو با اشاره به دستگیری ۲ متخلف در شب گذشته اظهار داشت: دیشب مأموران ما با استفاده از دوربین‌های دید در شب موفق شدند ۲ متخلف در نزدیکی روستای میرآباد را که در حال حمل لاشه آهو بودند شناسایی کنند و پس از حدود ۲ تا سه ساعت تعقیب و گریز، هر ۲ را دستگیر کردند.

و ۷۰۰ تا چهار هزار و ۸۰۰ رأس حیات وحش داشته و زیستگاه گونه‌هایی مانند قوچ و میش اصفهان، آهو و کل و بز است.

به گفته معاون پارک ملی و پناهگاه حیات وحش قمیشلو، حدود ۲ هزار و ۲۰۰ تا ۲ هزار و ۳۰۰ رأس آهو، حدود ۲ هزار و ۱۰۰ رأس قوچ و میش اصفهان و حدود ۲۰۰ رأس کل و بز ترکیب جمعیتی این پارک را تشکیل می‌دهند.

جلالی با اشاره به درگیری‌های مکرر در حاشیه منطقه گفت: بیشتر متخلفان ما از روستاهای اطراف قمیشلو هستند و متأسفانه هنوز فرهنگ حفاظت از محیط‌زیست و حیات وحش در این روستاها جا نیفتاده است.

معاون پارک ملی و پناهگاه حیات وحش قمیشلو گفت: این منطقه یکی از پرتنش‌ترین مناطق استان اصفهان است؛ محیط‌بانان شبانه‌روز درگیر شکارچیان متخلف‌اند و با وجود کمبود نیرو و تجهیزات، برای حفظ حیات وحش منطقه از جان مایه می‌گذارند.

رسول جلالی روز شنبه در گفت‌وگو با ایرنا اظهار داشت: پارک ملی و پناهگاه حیات وحش قمیشلو با وسعت ۱۱۳ هزار هکتار، از قدیمی‌ترین مناطق حفاظت شده جهان به شمار می‌رود و از حدود ۱۸۰ سال پیش که توسط ظل‌السلطان به عنوان منطقه شکار سلطنتی ثبت شده، حفاظت می‌شده است. وی افزود: این منطقه سال گذشته حدود چهار هزار

مدیرکل دفتر آلودگی‌های دریایی
سازمان حفاظت محیط‌زیست:

پاکسازی آلودگی نفتی سواحل جنوب قشم ادامه دارد

مدیرکل دفتر آلودگی‌های دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست از ادامه عملیات پایش و پاکسازی آلودگی نفتی در بخش‌هایی از سواحل جنوب قشم و جزیره هنگام خبر داد و گفت که تاکنون حدود ۹۵۰ متر از نوار ساحلی منطقه سوزا پاکسازی شده است.

به گزارش ایرنا از روابط عمومی سازمان حفاظت محیط‌زیست، امید صدیقی با اعلام این خبر افزود: در روزهای اخیر بخش‌هایی از سواحل سوزا، شیب‌دراز و نقاشه و همچنین بخش محدودی از سواحل جزیره هنگام تحت تأثیر آلودگی نفتی قرار گرفت و تیم‌های تخصصی اداره کل حفاظت محیط‌زیست هرمزگان با حضور میدانی، پایش و ارزیابی مناطق آلوده را در دستور کار قرار دادند. وی افزود: با هماهنگی فرمانداری قشم و دهیاری‌ها و با مشارکت جوامع محلی، سازمان‌های مردم‌نهاد، سازمان بنادر و دریانوردی و منطقه آزاد قشم، عملیات جمع‌آوری و پاکسازی آلودگی از روز گذشته آغاز شده و با تمام توان ادامه دارد.

صدیقی اظهار کرد: در منطقه سوزا حدود ۹۵۰ متر از نوار ساحلی با استفاده از تجهیزات موجود و به‌صورت دستی پاکسازی شده است.

به گزارش ایرنا آلودگی نفتی در سواحل جنوبی جزیره قشم به محدوده جنگل‌های حرای روستای «نقاشه» گسترش یافته که در پی مشاهده این لکه‌های نفتی موضوع پایش و پاکسازی آن در دستور کار دستگاه‌های متولی قرار گرفت.

بر اساس گزارش‌های اولیه، بخشی از لکه‌های نفتی وارد محدوده جنگل‌های حرا شده و با توجه به حساسیت بالای اکوسیستم‌های مانگرو، ضرورت بررسی و اقدام فوری برای جلوگیری از گسترش آلودگی و کاهش آثار احتمالی آن مورد تأکید قرار گرفت.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی تهران:

اولویت ما بازگشت واحدهای آسیب‌دیده به چرخه تولید است

انتظار اعلام نتیجه است. وی ادامه داد: برای یک مورد دیگر نیز جواز استقرار صادر شده و این واحد در حال حاضر در مرحله کارشناسی مستحقات و انعقاد قرارداد قرار دارد.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران خاطرنشان کرد: سایر درخواست‌ها و مسائل مرتبط با واحدهای صنعتی نیز در حال بررسی و پیگیری است و شرکت تلاش می‌کند با همکاری دستگاه‌های اجرایی و ادارات مرتبط، روند رسیدگی و رفع موانع را تسریع کند.

■ تحقق ۷۵ درصدی مصوبات؛ حاصل پیگیری مستمر

وی با اشاره به ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی در زمینه اجرای مصوبات تصریح کرد: شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران با تحقق ۷۵ درصدی مصوبات مربوطه، امتیاز مطلوبی از سوی استانداری تهران در میان سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی استان کسب کرده است.

علیرضاپور افزود: این ارزیابی نشان‌دهنده اهمیت پیگیری مستمر مصوبات و تبدیل تصمیمات به اقدامات اجرایی است و رویکرد شرکت نیز بر این اساس است که مسائل واحدهای صنعتی تا رسیدن به نتیجه نهایی، مورد پیگیری قرار گیرد.



آسیب‌دیده برای اخذ قطعه زمین معرفی شده‌اند تا با طی مراحل قانونی و اجرایی، فرآیند بازسازی و بازگشت آنها به فعالیت اقتصادی با سرعت بیشتری دنبال شود.

■ تسریع در تعیین تکلیف درخواست‌های استقرار
علیرضاپور همچنین درباره اقدامات انجام‌شده در زمینه استقرار واحدهای صنعتی اظهار کرد: در راستای تعیین تکلیف درخواست‌های مرتبط با استقرار واحدهای صنعتی، برای ۴ مورد، جواز استقرار صادر شده و در

■ پیگیری ویژه برای بازگشت واحدهای آسیب‌دیده به تولید

رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای واحدهای صنعتی آسیب‌دیده گفت: یکی از اولویت‌های مهم شرکت، حفظ ظرفیت‌های تولیدی موجود و فراهم کردن زمینه بازگشت واحدهای آسیب‌دیده به چرخه تولید است.

وی افزود: در همین راستا، واحدهای صنعتی

تهران - مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران گفت: پیگیری مستمر مشکلات واحدهای صنعتی و اجرای مصوبات ستاد تسهیل با هدف حفظ تولید و بازگشت واحدهای آسیب‌دیده به چرخه اقتصادی دنبال می‌شود.

جمال علیرضاپور روز شنبه در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا با تأکید بر نقش مهم صنایع کوچک و متوسط در ایجاد اشتغال، رونق تولید و تقویت اقتصاد استان تهران از تداوم اقدامات شرکت شهرک‌های صنعتی برای رفع موانع تولید، حمایت از واحدهای صنعتی و پیگیری مسائل و مشکلات واحدهای آسیب‌دیده خبر داد.

وی با بیان اینکه حمایت از صنایع کوچک باید از مرحله شعار عبور کرده و به اقدام، پیگیری و حل مسئله منتهی شود، اظهار کرد: شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران در چارچوب مأموریت‌های خود، موضوعات و مطالبات واحدهای صنعتی را به‌صورت مستمر دنبال می‌کند و تلاش دارد با هماهنگی دستگاه‌های اجرایی، زمینه تسهیل فعالیت و استمرار تولید واحدهای صنعتی را فراهم کند.

علیرضاپور افزود: در همین راستا، تاکنون ۳۷ جلسه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید با هدف بررسی مشکلات واحدهای صنعتی برگزار شده و مصوبات این جلسات در حال اجرا و پیگیری است.

نماینده مجلس:

مردم هرمزگان دیگر تاب آزمون و خطای مدیریت سوخت را ندارند

بنزین، غیرقابل قبول است.

جراره ضمن تقدیر از ورود شجاعانه رئیس کل دادگستری استان به موضوع سوخت، از رویکرد «آزمون و خطا» در مدیریت کلان سوخت انتقاد کرد و افزود: اتخاذ طرح‌های کارشناسی نشده و متناقض، مانند طرح کدینگ سوخت در استان‌های همجوار (از جمله کرمان)، ترددها و معیشت مردم هرمزگان را با چالش‌های جدی مواجه کرده است.

وی با اشاره به شرایط خاص اقلیمی و زیرساختی هرمزگان، تأکید کرد: تصمیم‌گیران باید واقعیت‌های میدانی نظیر گرمای شدید هوا، مصرف بالای خودروها به دلیل استفاده از کولر، خرابی نازل‌ها، قطعی برق جایگاه‌ها و تأخیر در ارسال سوخت را در یک بسته یک‌پارچه و واقع‌بینانه لحاظ کنند.



خط مقدم دفاع از مرزهای کشور هستند، نیست، تصریح کرد: تشکیل صف‌های طاقت‌فرسا در گرمای شدید استان برای دریافت ۱۵ یا ۳۰ لیتر

هرمزگان - نماینده مردم هرمزگان در مجلس شورای اسلامی با انتقاد از تداوم صف‌های طولانی بنزین و تصمیمات آزمون و خطایی در مدیریت سوخت، از برگزاری نشست ویژه‌ای با حضور مدیران ارشد وزارت نفت و استاندار هرمزگان خبر داد و گفت: تصمیم‌گیری درباره سوخت استان باید با در نظر گرفتن شرایط اقلیمی، کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و مسائل معیشتی صیادان انجام شود.

فاطمه جراره با تبریک حلول ماه ربیع‌الاول، مسئله صف‌های طولانی بنزین در هرمزگان را بحرانی جدی توصیف کرد که تمام لایه‌های زندگی شهروندان را تحت تأثیر قرار داده است.

عضو کمیسیون آموزش مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه وضعیت موجود زینده مردم استانی که حافظان تنگه استراتژیک هرمز و در

اجرای ۵۶۸ کیلومتر لکه‌گیری و روکش آسفالت در محورهای فارس

و ۲۵ کیلومتر اجرا شده و در محور فسا - پلیس راه فسا نیز ۱۲ کیلومتر روکش آسفالت انجام شده است.

رضایی کوچی ادامه داد: در محورهای فسا - پلیس راه فسا، فسا - داراب تا انتهای حوزه، داراب - زرین‌دشت و فسا - جهرم نیز در مجموع ۸۰ کیلومتر عملیات روکش آسفالت در دستور کار قرار گرفته است.

وی، با اشاره به اجرای ۶ کیلومتر روکش آسفالت در گردنه شهر پیر اظهار کرد: علاوه بر این، ۱۷ کیلومتر نیز در انتهای حوزه داراب - بندرعباس و ۲۵ کیلومتر در محور خفر - جهرم روکش آسفالت شده است.

معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار فارس بیان کرد: در محور سروستان - خرامه - داریون - شیراز نیز ۲۰ کیلومتر روکش آسفالت اجرا شده و در محور هورباف - شیراز، عملیات لکه‌گیری و روکش آسفالت در حال انجام است که تاکنون هشت کیلومتر از این مسیر بهسازی شده است.



معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار فارس گفت: در محور سروستان - شیراز، عملیات لکه‌گیری و روکش آسفالت در مسیرهایی به طول ۱۲

شیراز - معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار فارس، با اشاره به اجرای حدود ۵۶۸ کیلومتر عملیات لکه‌گیری و روکش آسفالت در محورهای مختلف این استان طی یک سال گذشته تاکنون گفت: بهسازی راه‌های پرتردد، ارتقای ایمنی تردد و بهبود کیفیت محورهای مواصلاتی، از اولویت‌های مدیریت عمرانی استان است.

به گزارش ایرنا، محمود رضایی کوچی با اشاره به روند اجرای طرح‌های بهسازی و روکش آسفالت در محورهای مواصلاتی فارس اظهار کرد: در راستای ارتقای ایمنی راه‌ها، بهبود کیفیت مسیرهای ارتباطی و تسهیل تردد مردم، عملیات گسترده لکه‌گیری و روکش آسفالت در محورهای مختلف استان در حال اجراست.

وی افزود: بخش قابل توجهی از محورهایی که عملیات لکه‌گیری و آسفالت در آنها انجام شده، مسیرهای پرتردد و محورهای اصلی فارس را دربرمی‌گیرد.