گفت‌وگو

رضا علیپور

کارشناس محیط‌زیست در گفت‌وگو با «جوان»:

پارک توران را نجات دهید تا یوزها حفظ شوند

به منظور بررسی وضعیت این روزهای یوزپلنگ‌های ایرانی و کارهایی که باید در خصوص این گونه در حال انقراض انجام داد، به سراغ یکی از کارشناسان کهنه‌کار محیط‌زیست رفتیم. فرخ مستوفی به سؤالات ما پاسخ گفته است.

اگر کسی بچه یوزپلنگی دیده آیا باید آن را بردارد؟

بستگی دارد که کجا باشد. وقتی مثلاً در محل حفاظت شده چنین چیزی مشاهده می‌شود، این بچه یوزپلنگ مادری دارد که باید همان دور و بر باشد، پس نباید برداشت، بعد باید فوراً به سازمان محیط‌زیست این موضوع را اطلاع داد، البته اگر مادر یوزپلنگ‌ها مرده باشد، خیلی بد است و باید بچه‌ها را برداشت، ولی اگر نمرده باشد، مادر از بچه‌های خودش مراقبت می‌کند. یوزپلنگ حیوانی نیست که بدون مادر در طبیعت بزرگ شود و اگر آن را به باغ وحش بردید و به آن غذا دادیم هم بعداً نمی‌تواند شکار کند، لازم است توسط مادرِ خود آموزش ببیند، بنابراین اگر کسی یوزپلنگی پیدا کرد لازم است سریعاً به سازمان محیط‌زیست اطلاع داده‌شود و آنها نیز منطقه را قرق می‌کنند یا با روش‌های دیگر از اینکه بچه یوزپلنگ آسیب ببیند جلوگیری می‌کنند، ولی اگر بچه را بردارند مانند بچه دزدی می‌ماند. الان وضعیت اینگونه است که چوپانان داخل محیط‌زیست یوزپلنگ‌ها شده‌اند و یک تانکر آب هم برای گوسفندان به این محیط می‌برند، هر چقدر هم که توانستند دور و دورتر می‌شوند و حتی اگر چشمه‌ای چیزی هم نباشد برای اینکه گوسفندها علف‌ها را بچرند با تانکر به آنها آب می‌دهند تا بتوانند در محیط دورتر که محیط زندگی یوزپلنگان است، زندگی کنند. عملاً یوزپلنگ‌ها به دلیل گسترش پهنه دامپروری در مناطق خشک ایران محیط‌زیست ندارند و این خطری است که آنها را تهدید می‌کند، در نتیجه مرتب چوپان‌ها با یوزپلنگ‌ها برخورد می‌کنند و در برخی از موارد اینها را از لانه خود می‌دزدند. باز این چوپان اخیر انسان خوبی بوده که آمده اطلاع داده‌است وگرنه عده‌ای می‌روند و آنها را می‌فروشند.

این موضوع که برخی از مواقع خبری منتشر می‌شود که یک تعدادی یوزپلنگ پیدا شده آیا نشان دهنده این است که ما از شرایط بحرانی در موضوع یوزپلنگ‌ها داریم خارج می‌شویم؟

وقتی تعداد یک حیوانی از ۵۰ عدد پایین‌تر می‌آید، وضعیت آن را بحرانی می‌دانند؛ از دست دادن یوزپلنگ آسیایی به دلیل اینکه از نظر ژنتیک این یوزپلنگ با یوزپلنگ آفریقایی متفاوت است، خیلی خسارت مهمی است؛ شما ممکن است بروید چهار تا یوزپلنگ از یک جایی بیاورید، ولی دلیل نمی‌شود که اگر به زحمت هم این کار را انجام دهید موفق شده‌اید چون آن گونه و زیرگونه شما از بین رفته‌است، در نتیجه اولاً که آمار مشخصی در مورد یوزپلنگ‌ها اعلام نشده‌است، ولی وقتی تعداد این موجود از ۵۰ تا پایین‌تر می‌آید، این شرایطش بحرانی می‌شود و هر دانه آن اهمیت پیدا می‌کند و ممکن است نسل آن از بین برود.

ما هی یوزپلنگ، یوزپلنگ می‌کنیم ولی خبری از این نیست که یک مراقبت جدی و آموزش عمومی در این خصوص اتفاق افتد، مثلاً فرض کنید حداقل چوپان‌ها را از محیط‌زیست اینها خارج کنند یا مثلاً راه آهن یا جاده در زیستگاه یوزپلنگ‌ها کشیده نشود تا در نتیجه آن یوزپلنگ‌ها دائم با ماشین‌ها برخورد کنند، چون آنها متوجه خطری که در حال برخورد با آنهاست، نمی‌شوند، به هر حال دولت موظف است از این گونه نادر مراقبت کند.

با توجه به همین اتفاقاتی که در خصوص یوزپلنگ‌ها پیش می‌آید، برخی معتقد هستند که اصلاً لازم است که تمام آنها از زیستگاه‌هایشان جمع‌آوری شوند و به دنبال ازدیاد نسل آنها باشیم.

خیر این کار خطرناکی است، باید زیستگاهی را که یوزپلنگ‌ها به طور طبیعی آنجا زندگی کنند، مراقبت کرد، بلکه باید خوراک آن تأمین شود، وقتی یوزپلنگ در یک زیستگاه هست، معمولاً یک غذایی دارد ولی اکنون کار یوزپلنگ‌های ایرانی به خوردن خرگوش و امثال آنها رسیده‌است، در حالی که خوراک قبلی آنها آهو بود؛ وقتی آهوها شکار می‌شوند، به شوخی می‌گویم مثل این است که اگر آدم خودش را جای این یوزپلنگ‌ها بگذارد، صبح که از محل خواب خود بیدار می‌شود، نگران است که امروز چه چیزی را شکار کند، این است که الان یوزپلنگ‌ها مگر اینکه سگی یا حیواناتی از این دست را شکار کنند، ولی خوراک واقعی به دست نمی‌آورند. زیستگاه جایی است که چرخه غذایی یوزپلنگ را تنظیم و غذای آن را تأمین می‌کنید. یوزپلنگ‌ها اکنون به جای آهو حداکثر گوسفند می‌خورند و اگر کسی می‌خواهد اینها را نجات دهد باید آهوها را آنجا بیاورد.

خب مگر می‌توان آهو برای یوزپلنگ آورد؟

بله، چرا نمی‌شود. از همه‌جا می‌توان آورد، همین که شما از شکارگاه مراقبت کنید، خودش تأمین می‌شود. مگر قبلاً چکار می‌کردند. قبلاً این همه آدم نبودند، یک قرق‌بانی بود که اگر کسی برای شکار می‌آمد، پدرش را درمی‌آورد. هیچ‌کس هم جرئت نمی‌کرد برود. وقتی افراد جرئت نکنند به محیط‌زیست تعدی کنند، محیط‌زیست حفظ می‌شود، ولی وقتی در منطقه زیستگاه یوزپلنگ گوسفند ریختی این اتفاق نمی‌افتد.

چیزی که در مورد تعداد یوزپلنگ‌ها تخمین زده می‌شود، اکنون چه مقدار است؟

آمار درستی که وجود ندارد ولی زیر ۵۰ یعنی چیز در حدود ۳۰ تا ۴۰ تاست، ولی هر توله آن به شکل حیرت‌انگیزی با ارزش است و اگر این هم از بین برود، نشان می‌دهد یعنی تقریباً نمی‌توانیم از زیستگاه‌های خودمان که ثروت‌های طبیعی‌مان است، حفاظت کنیم.

امکان این وجود دارد یوزپلنگ‌هایی را که در اسارت به دنیا می‌آید، به طبیعت بازگردانیم؟

اصلاً چنین چیزی امکان ندارد؛ مادر باید به بچه خود روش شکار را یاد بدهد، در این فیلم‌ها شکار دیده‌اید که مثلاً یوزپلنگ می‌رود یک آهو می‌گیرد، می‌اندازد جلوی بچه‌هایش و آنها با آن بازی می‌کنند و روی آن می‌پرند، با آن بازی می‌کنند، اینگونه است که یوزپلنگ شکاری می‌شود، اما اگر در اسارت به آنها غذا بدهند، مثل بچه مدرسه‌های بالای شهری می‌شوند که اصلاً با بیرون ارتباطی ندارد و متوجه نمی‌شوند که طرف مقابل دشمن است یا دوست است، برخلاف بچه‌های کف خیابانی که به خوبی تشخیص می‌دهند در اطرافشان چه خبر است.

پس دلیل اینکه برخی از آنها را در اسارت نگهداری می‌کنیم، چیست؟

این کارها برای این است که می‌خواهند مخزن ژنتیکی ایجاد کنند تا یوزپلنگ‌ها کلاً از بین نروند و چون این احساس وجود دارد که ممکن است نتوان یوزپلنگ‌ها را اداره کرد، وقتی این احساس وجود دارد، مجبور هستند یوزپلنگ را جدا کنند و تا حداقل بخشی از آن باقی بماند، در حالی که باید در محیط‌زیست خود زندگی کند. توران تبدیل به یک جای وحشتناکی شده‌است و اگر کسی جدی باشد باید با این نفوذ به این منطقه مقابله کند، باید چوپان‌ها را از محیط‌هایی که مربوط به آنها نیست و رفته‌اند به شکل مصنوعی آنجا زندگی می‌کنند، خارج کنند، وقتی که شما در دورترین نقطه صحرا تانکر قرار دادید، یعنی گوسفند دیگر در همه جای آن منطقه هست در حالی که سابقاً گوسفندان در ارتباط با یک روستا یا چشمه بودند، ولی با این شرایط دیگر نیازی به چنین چیزهایی هم نیست و طرف رفته تمام پهنه اکوسیستم را گرفته‌است. متأسفانه در کشور مناطق حفاظت‌شده و پارک‌های ملی، شناسنامه و سند ندارند وگرنه کسی نباید وارد آن می‌شد البته الان هم اگر همین کارهای دولتی نباشد همین چهار تا یوزپلنگ را هم دزدیده بودند و به کشورهای دیگر می‌فروختند.

گفت‌وگو

سجاد آذری

عضو شورای شهر تهران در گفت وگو با «جوان» مطرح کرد

ورود واگن‌های خصوصی به مترو به امید شکستن قفل ترافیک تهران

عضو کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران: اتوبوس و مترو اولویت خیلی بالاتری نسبت به تاکسی دارد تاکسی به عنوان یک مدل حمل و نقل عمومی در استانداردهای حمل و نقلی محسوب نمی‌شود

محمدحسین موحدنژاد | تسنیم

با پایان یافتن کرونا و باز شدن مدارس، گره ترافیک شهر تهران که همیشه به عنوان یک مشکل بزرگ پایتخت محسوب می‌شود، بدتر رخ‌نمایی می‌کند. از سطح خیابان تا تونل‌های مترو، شلوغی بخشی از زیست هر روز صبح تهرانی‌ها محسوب می‌شود. در شرایطی که چندین سال است سرعت افتتاح ایستگاه‌های مترو نیز کاهش قابل توجهی پیدا کرده، اخباری از سوی برخی از اعضای شورای شهر درباره واگن استیجاری مترو نیز برای حل مشکلات ترافیک شهری به گوش می‌رسد. برای بررسی واقعیت این ماجرا و همچنین راهکارهایی که برای کم کردن شدت مشکل ترافیک اندیشیده شده به سراغ علی اصغر قائمی رفتیم و در گفت وگوی «جوان» با این عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران این موضوعات را بررسی کرده‌ایم.

در مورد خبری که درباره واگن‌های استیجاری مطرح شده ابتداً این سؤال به وجود می‌آید که با توجه به اینکه واگن وسیله‌ای بسیار بزرگ و سنگینی است، استیجاری بودن به معنای اینکه روزی آن را بیاوریم و روز دیگری بخواهیم تحویل دهیم، چگونه امکان‌پذیر است؟

من نمی‌دانم چه کسی این حرف را مطرح کرده‌است، ولی این موضوع در صحن شورای شهر تهران تا به حال مطرح نشده و در کمیسیون تخصصی حمل و نقل هم نیز تا به حال چنین مسئله‌ای مطرح نشده‌است.

ولی یکی دیگر از اعضای شورای شهر تهران در حاشیه جلسه اخیر شورا نیز این مسئله واگن‌های استیجاری را دوباره مطرح کردند.

شاید نظر شخصی خودشان را مطرح کرده‌باشند، ولی در کمیسیون تخصصی نیز تا به حال این موضوع مطرح نشده‌است، هر چند اگر اجاره به شرط تملیک باشد، گزینه خوبی است؛ یعنی شهرداری فعلاً توان مالی خرید واگن را ندارد، اجاره می‌کند به شرط تملیک و از محل درآمدی که این واگن‌ها ایجاد می‌کند، آرام آرام متعلق به شهرداری خواهد شد. این ایده خوبی است، یعنی بگویند آقای سازنده این واگن را بساز، به ما اجاره بده تا ما از محل درآمد، آن را خرد خرد پرداخت کنیم.

ولی اینکه تصور کنیم یک واگنی را از یک کشوری یا جایی اجاره کنیم، بیاوریم در تهران نصب کنیم... اینکه بعد مثلاً قرار باشد پنج سال دیگر آن را برگردانیم، اصلاً قابل قبول نیست.

قبلاً مطرح می‌شد که اگر ما حتی پول واگن‌ها را هم پرداخت کنیم، بین یکسال و نیم تا دو سال طول خواهد کشید که واگن‌ها به کشور برسد. بعد مطرح شد که شاید داخلی‌سازی داشته باشیم، بالاخره این بحث واگن‌ها که مطرح می‌شد، به کجا رسید؟

ما خودمان یک کارخانه واگن‌سازی داریم که اگر درست تأمین شود، طبیعتاً بخش قابل توجهی از نیاز تهران را می‌تواند تأمین کند؛ تهران حداقل الان هزار واگن کم دارد و تأمین هزار واگن کار دفعی، چند روزه و چند ماهه نیست، باید در یک فرآیند میان‌مدتی در مورد آن فکر کرد، ولی فکر می‌کنم که بهترین راهکار شاید سرمایه‌گذاری بخش خصوصی باشد، اگر بخواهم در این خصوص مثال بزنم راه آهن یک چیزی به نام ایستگاه‌های قطار در نقاط مختلف کشور دارد، حالا چه ایستگاه‌های مراکز استان‌ها و چه ایستگاه‌های بین راهی در شهرهای کوچک هم هستند، یک چیز دیگری به نام شبکه ریلی هم دارد، یک چیز دیگر هم دارد به نام سیستم اسکادا که سامانه نظارت، کنترل و جمع‌آوری داده‌ها مربوط به کنترل قطارهاست، چیز دیگری به نام کشنده هم دارد که ما آن را به نام لوکوموتیو می‌شناسیم و همه این چیزها متعلق به راه آهن جمهوری اسلامی است اما به بخش خصوصی اجازه داده هشت تا، ده تا، شانزده تا و هر چقدر دیگر واگن بیاورد، هر هشت تا یا ده تای آنها را سرهم کند و اسم آن را شرکت خصوصی قطارها فلان بگذارد، کما اینکه اگر شما الان با قطار سفر کنید، می‌بینید که شرکت‌های خصوصی متعددی وجود دارد، یعنی بخش حاکمیت راه‌آهن در اختیار راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است، بخش مسافرکشی در جایی که تصدی‌گری محسوب می‌شود برون‌سپاری شده‌است، این مدل را در مقیاس بسیار حساس‌تر نیز در شرکت‌های هواپیمایی می‌بینیم، یعنی فرودگاه، نظام ناوبری هوایی، برج‌های مراقبت، برخی سیستم‌های امنیتی ایستگاه‌ها همه اینها دست حاکمیت است، ولی هر کسی چهار تا، سه تا، ۱۰ تا هواپیما تهیه کرده و اسم یک شرکتی نیز روی آن گذاشته و یک شرکت هواپیمایی شده‌اند، ولی در تابعیت قوانین جمهوری اسلامی دارند خدمات خود را ارائه می‌کنند.

خب شما چنین قابلیتی را در شهر هم دارید؟

پیشنهاد ما به شهرداری تهران و کمیسیون حمل و نقل این است که شهرداری این فضا را ایجاد کند که بگوید آقای سرمایه‌گذار بیا با تضمینی که من می‌دهم که سرمایه شما از بین نرود و سود شما هم تضمین شود، دوتا یا ۱۰ تا قطار روی ریل‌های ما بینداز و مسافر جابه‌جا کن.

خب برآوردی دارید که اگر یک سرمایه‌گذاری بخواهد چنین کاری انجام دهد، چه مقدار سرمایه‌گذاری باید انجام دهد و بازگشت سرمایه آن چند وقته خواهد بود؟

مطالعات انجام خواهد شد و مطالعات اقتصادی در مورد اینها انجام می‌شود، اصل قضیه در شهرداری قبلاً آزمون شده، سال‌ها پیش به شکل زیادی شرکت‌های زیادی آمدند، اتوبوسرانی خصوصی راه انداختند و هنوز هم آثاری از آن باقیمانده ولی متأسفانه حمایت جدی از آن انجام نشد، کم‌کم به سمت زیان‌دهی رفت و بخش‌های خصوصی طبیعتاً چنین شرایطی را دنبال نمی‌کنند.

در موضوع مترو هم خب امکان دارد این اتفاق تکرار شود.

عرض ما هم همین است که شهرداری مدل اقتصادی خود را به گونه‌ای تدوین کند که بخش خصوصی رغبت کند. طبیعتاً باید با دولت مذاکرات جدی داشته باشند، اگر ما بخواهیم تحول جدی در حوزه حمل و نقل عمومی به خصوص مترو و اتوبوسرانی به خصوص در شهر تهران داشته باشیم، چاره‌ای نداریم به جز اینکه این مدل را دنبال کنیم. شهرداری با منابع اندک خودش نمی‌تواند ظرف یکی دو سال نیاز شهر تهران را برطرف کند، الان صحبت از این می‌کنیم که ما ۱۰ هزار اتوبوس نیاز داریم، ولی زیر ۲ هزار اتوبوس موجودی داریم و این فاصله خیلی زیاد است، این فاصله خیلی زیاد را فقط توان اقتصادی بخش خصوصی می‌تواند وسط میدان بیاورد، البته به شرط اینکه سرمایه آن تضمین شود که از بین نخواهد رفت و سودآوری خواهد داشت، همین مدل را می‌شود در حوزه مترو هم پیاده‌سازی کرد و در واقع معضلات حمل و نقلی شهر تهران الان مهم‌ترین معضل شهر است، ولی اگر شهرداری به سمت این مدل برود به نظر می‌رسد که می‌تواند ان‌شاءالله در فاصله زمانی خیلی کوتاهی نیاز شهر را برطرف کند.

وقتی درباره خصوصی‌سازی چه در مترو و چه در اتوبوسرانی صحبت می‌کنید، طبیعتاً این تصور ایجاد می‌شود که باید منتظر یک افزایش قیمتی هم باشیم، آیا می‌توان به نحوی مدیریت کرد که این افزایش قیمت نباشد یا مدیریت شده باشد؟ و اگر قرار باشد مثلاً بخشی از این هزینه را خود شهرداری یارانه دهد آیا خود شهرداری نمی‌تواند وارد شود و این هزینه‌ها را انجام دهد و دیگر نیاز به ورود بخش خصوصی نباشد؟

بالاخره اگر مطالعات اقتصادی این پروژه انجام شود، پاسخ این سؤالات نیز پاسخ داده خواهد شد، اینها سؤالات خیلی جدی و مهمی است که حتماً باید پاسخ آنها در مطالعات اولیه پروژه و امکان‌پذیر بودن آن بررسی شود. عرض کردم الان شما بلیت هواپیما را بر چه اساسی پرداخت می‌کنید، شورای رقابت ورود می‌کند، وزارت راه بر آن نظارت دارد، دستگاه‌های مختلف هستند و بر اساس یک مدلی تعریف می‌شود. همینطور در مورد بلیت قطار هم همین گونه است و می‌شود همین مدل را در حوزه شهر نیز پیاده‌سازی کرد، البته حتماً مطالعات عمیقی لازم دارد که هم منافع مردم در آن دیده شده باشد تا اجحافی به مردم صورت نگردد و هم شهرداری زیر بار فشار بیش از حدی که از توانش خارج باشد، نرود و هم باری را به دولت تحمیل نکنیم، این راه‌حلی است که اکثر کشورهای دنیا آن را تجربه کرده‌اند و ما هم گریزی نداریم، غیر اینکه از همین روش استفاده کنیم تا بتوانیم فعالیت‌های خیلی جهشی داشته باشیم تا در زمان کوتاه جبران عقب‌ماندگی‌های خود را داشته باشیم.

در خصوص داخلی‌سازی واگن‌ها که اشاره کردید، فکر می‌کنید آن شرایطی که گفتید اگر تأمین شود، ظرفیت چه مقدار واگن در سال وجود دارد؟

من در این خصوص اطلاع دقیقی ندارم، ولی آن پیشنهادی که در مورد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هم گفته شد، منظور این نیست که کسی برود از چین یا جاهای دیگر واگن بیاورد، باید سرمایه‌گذاری کنیم که همین ظرفیت‌های تولید داخل را افزایش دهیم و از محل همان‌ها منافعی را برای شهر تضمین کنیم.

در خصوص اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها هم قرار شده‌بود بخشی از داخل تأمین شود، چقدر انجام شده و چقدر نیازها از این طریق برطرف می‌شود.

در مورد تاکسی که ما الان تولید شرکت‌های داخلی را داریم. مشکلی که شهرداری دارد، بحث تأمین منابع برای خرید است و این مسئله تأمین منابع گیر شهرداری است. از سوی دیگر اتوبوس و مترو اولویت خیلی بالاتری نسبت به تاکسی دارد. تاکسی به عنوان یک مدل حمل و نقل عمومی در استانداردهای حمل و نقلی محسوب نمی‌شود و از نظری به عنوان سفرهای خصوصی و شخصی محسوب می‌شود. آن چیزی که شهرداری باید بیشتر روی آن پافشاری کند و تأکید داشته باشد حوزه اتوبوس و مترو است، ولی طبیعتاً اگر این فضا برای شرکت‌های تاکسیرانی خصوصی هم ایجاد شود، باز هم ما نیاز نداریم که برویم تاکسی بخریم کما اینکه شما در تاکسی فرودگاه این مدل را دیده‌اید که بهترین وسیله نقلیه را بخش خصوصی آورده و برده فرودگاه، براساس نظام تنظیم‌گیری که شهرداری دارد و در سازمان مدیریت بر تاکسیرانی این کار را انجام می‌دهند می‌تواند مشکل خطوط مختلف تاکسیرانی را برون‌سپاری حل کند.

نمای کلی وضعیت برنامه پیش روی حمل و نقلی تهران چگونه است؟

شرایط عمومی حمل و نقلی شهر ما خوب نیست. کمبود وسیله نقلیه داریم، تأکید ما در شورا این نیست که فعلاً زیرساخت‌های مترو توسعه پیدا کند، همین حدی که حدود ۲۶۰ کیلومتر مترو داریم، اگر سرفاصله‌ها را به ۲/۵ دقیقه برسانیم با افزایش واگن و قطارهایی که در این خطوط حرکت می‌کنند یک بخش عمده‌ای از نیاز شهر را تأمین می‌کنیم و در فاز بعدی باید به فکر توسعه خطوط بود، چون توسعه خطوط الان بسیار پرهزینه شده و با فرض اینکه ما خطوط را هم توسعه دهیم، اگر قطار نداشته باشیم روی ریل‌ها بیندازیم طبیعتاً خط خالی فایده‌ای ندارد. بنابراین تأکید کمیسیون حمل و نقل شورای شهر بر این است که اول کمبودهای فعلی جبران شود و بعد به سمت توسعه خطوط برویم.

از شهر

آغاز عملیات عمرانی بیش از ۳۰ هزار واحد مسکونی در تهران

سخنگوی شهرداری تهران با اشاره به تمرکز مدیریت شهری بر رونق صنعت ساختمان گفت: با تسهیل‌گری قرارگاه مسکن، عملیات عمرانی ۳۰ هزار و ۳۰۰ واحد مسکونی در شهر تهران آغاز شده‌است.

عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران درباره فلسفه شکل‌گیری قرارگاه جهادی مسکن در پایتخت توضیح داد: در پی ابراز نارضایتی رهبر معظم انقلاب و تأکید بر حل مسئله مسکن در کشور، قرارگاه جهادی مسکن با دستور شهردار تهران از روز ۱۱ بهمن‌ماه ۱۴۰۰ ماهیت پیدا کرد. وی افزود: در تاریخ مذکور، شهردار تهران از مدیران ستادی و شهرداران مناطق بیست و دوگانه، شناسایی گلوگاه‌های بروز آشفتگی در حوزه مسکن را خواستار شد و بر این اساس مقرر شد، درباره مواردی که در حیطه اختیارات و وظایف مدیریت شهری است، در جلسات مستمر قرارگاه جهادی مسکن هم‌اندیشی و تصمیم‌گیری شود. محمدخانی درباره آخرین وضعیت تفاهمنامه‌های ساخت مسکن در پایتخت بر اثر تسهیل‌گری شهرداری تهران نیز گفت: یکی از مأموریت‌های قرارگاه جهادی مسکن، تسهیل در فرآیندهای قانونی ساخت مسکن در محدوده پایتخت و نوسازی بافت فرسوده است. وی ادامه داد: بر همین اساس، شهرداری تهران تاکنون تفاهم‌ساخت ۳۸۰ هزار واحد مسکونی را با دستگاه‌های مختلف از جمله بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، دانشگاه‌ها، نهادهای نظامی و شبکه بانکی منعقد کرده‌است. نکته قابل توجه اینکه از میزان ۳۸۰ هزار واحد مسکونی تفاهم و برنامه‌ریزی شده، بر اثر مولدسازی اراضی رسوبی تحت تملک شهرداری تهران، ظرفیت ساخت ۲۹ هزار و ۴۰۰ واحد مسکونی ایجاد شده که مجوزهای قانونی ساخت ۵ هزار و ۷۵۰ واحد مسکونی در اراضی مذکور صادر شده‌است. سخنگوی شهرداری تهران ضمن تأکید بر دغدغه مدیران شهری برای تحرک صنعت ساختمان و استفاده از ظرفیت‌های شهرداری برای کاهش دغدغه مسکن شهروندان گفت: شهردار تهران و اعضای قرارگاه جهادی مسکن، مستمر در حال پیگیری اخذ مجوزها و پیشروی عملیات اجرایی ۳۸۰ هزار واحد مسکونی مورد تفاهم هستند. طبق آخرین بررسی‌ها، تاکنون احداث ۳۰ هزار و ۳۰۰ واحد ناشی از تفاهم‌های مورد اشاره آغاز شده‌است. وی در پایان دعوت شهرداری را از تمامی دستگاه‌ها برای سرمایه‌گذاری و ورود به جریان ساخت‌وساز در پایتخت یادآور شد و ابراز امیدواری کرد که رونق صنعت ساختمان و خروج از بن‌بست‌های سرمایه‌گذاری در این حوزه محقق شود.

مسئولیت اجتماعی

حسین سروقامت

۷۴۶

روزگاری تجسس، سر کردن به خانه مردم یا شنیدن مکالمه تلفنی آنان بود، اما امروزه شیوه‌های تجسس چنان متنوع شده که دود از کله آدم بلند می‌شود. یکی از آنها «اسکرین شات» گرفتن است... چیزی که می‌تواند مخل آسایش یکایک ما باشد!

«فرانسیس کوری» متخصص ارتباطات، اسکرین‌شات گرفتن را تکنیکی مبتنی بر مدرک می‌داند که همچون شبحی در قلمروهای آنلاین پرسه می‌زند!

چه بسیارند سیاستمداران ناموری که با درز کردن پیام‌های شخصی‌شان رسوا و مجبور به استعفا شده‌اند. چه فراوان‌تر کسانی که بازیچه ندانم‌کاری‌هایشان در اینترنت شده‌اند!

فناوری، ازدیاد اسکرین‌شات‌ها را سرعت بخشیده‌است. آنها پیغام‌های شخصی قابل سرقت نیستند. مدارک مستندی هستند که می‌توانند در کسری از ثانیه آبروی شما را ببرند.

پس لطفاً پستی بگذارید که اگر گذرتان به محکمه افتاد، بتوانید از آن دفاع کنید!

جوابیه

معاونت علمی ریاست جمهوری:

در تلاشیم شرایط را برای جذب نخبگان فراهم کنیم

پس از انتشار گزارشی درباره مهاجرت نخبگان در همین صفحه، معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری توضیحاتی را به دفتر روزنامه ارسال کرده‌است.

متن توضیحات معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری نسبت به گزارش «جوان» به این شرح است:

نظر به گزارش منتشر شده در روزنامه جوان مورخ ۱۱ آذرماه ۱۴۰۱ با عنوان «در سال ۲۰۲۲ نزدیک به ۳/۳ درصد مردم ایران مهاجرت کردند» توضیحات این مرکز جهت تنویر افکار عمومی و به خصوص مخاطبان فهیم آن رسانه ارائه می‌گردد.

۱- بر اساس اعلام رصد خانه مهاجرت ایران آمار مهاجرت ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر از ایرانیان در سال ۲۰۲۲ مربوط به مهاجران ورودی به کشور می‌باشد و عدد ارائه شده در خصوص درصد مهاجرت ایرانیان در سال ۲۰۲۲ از سوی آن روزنامه وزین قابل استناد و معتبر نمی‌باشد.

۲- ضمن اذعان به رسالت آگاهی‌بخشی و اطلاع‌رسانی مطلوب و ضرورت نقد سازنده نهادها، اشخاص و با توجه به شرایط کشور، لازمه نقد منصفانه، اشراف به جزئیات و ابعاد موضوعات برای اطمینان از دقت و صحت اخبار و گزارش‌ها می‌باشد که آن رسانه محترم می‌بایست توجه داشته باشد انتشار اخبار کذب موجب تشویش اذهان عمومی، ناامیدی، التهاب‌آفرینی در سطح جامعه و ناامنی اجتماعی می‌شود.

۳- معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری و بنیاد ملی نخبگان در سال‌های اخیر تلاش‌های فراوانی جهت بسترسازی برای نگهداشت نخبگان داخلی و همچنین بازگشت متخصصان خارجی و ایرانیان غیرمقیم انجام داده‌اند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به تسهیلات ارائه شده به شرکت‌های دانش‌بنیان در قانون جهش تولید دانش‌بنیان اشاره کرد. علاوه بر این، در تلاش هستیم با ایجاد زیرساخت‌های مناسب شرایط را برای جذب، نگهداشت و بازگشت نخبگان تسهیل نماییم که در این زمینه نیز تهیه و تصویب آیین‌نامه اجرایی «جذب، نگهداشت، تعامل و بازگشت نخبگان» در حال آماده‌سازی می‌باشد. شایان ذکر است در دور جدید مدیریت مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان اصل بر تعامل سازنده و برقراری هر چه بهتر ارتباط با رسانه‌ها از جمله آن رسانه محترم به منظور پیشبرد اهداف ملی و انتشار دستاوردها و فرصت‌های کشور در حوزه‌های علمی و فناوری و زیست‌بوم اقتصاد دانش‌بنیان است و این مرکز آمادگی دارد تا آمار، اطلاعات و اخبار لازم را در اختیار قرار دهد.

پیام جوان

سلام بر شما مخاطبان همیشگی «جوان». این ستون متعلق به شماست. دلگویه‌های شما عزیزان را از طریق شبکه‌های اجتماعی با شماره ۰۹۱۹۰۹۶۸۵۳۰ یا تلفن: ۸۸۴۹۸۴۴۸ پذیرا و شنوا هستیم. در نظر داشته باشید این ستون را مسئولان و مدیران با حساسیت ویژه می‌خوانند.

اسکن کنید

یک شهروند - اصفهان: پلیس و وزارت اطلاعات اعلام کرده‌اند گزارش مخلان امنیت در جریان آشوب‌های صورت گرفته به آن نهادها اعلام شود. من بارها درباره شبکه سایبری که در این‌باره فعال است با شماره‌های اعلام‌شده تماس گرفته‌ام، اما کسی جوابگو نیست.

مدرسه

۱۹ درصد مدارس کشور فرسوده‌اند

سرپرست سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور تصریح کرد ۱۹ درصد مدارس سطح کشور فرسوده و نیازمند مقاوم‌سازی و بهسازی هستند.

سرپرست سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور با بیان اینکه ۱۹ درصد مدارس سطح کشور فرسوده و نیازمند مقاوم‌سازی و بهسازی هستند، گفت: اگر در منطقه‌ای، یک فضای آموزشی وضعیت بحرانی دارد باید طبق ضوابطی که وجود دارد، برنامه‌ریزی‌هایی برای رفع مشکلات انجام شود. حمیدرضا خان‌محمدی، سرپرست سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور در پاسخ به پرسشی مبنی بر وضعیت مدارس ناایمن در تهران با توجه به هشدارهای چندباره سازمان مدیریت بحران و آتش‌نشانی در این‌باره اظهار کرد: موضوع ایمنی دانش‌آموزان در کلاس‌های درس برای ما بسیار مهم است و در اولویت کاری‌مان قرار دارد. وی افزود: به طور کلی ۱۹ درصد مدارس سطح کشور فرسوده و نیازمند مقاوم‌سازی و بهسازی هستند.

سرپرست سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور با بیان اینکه اگر در منطقه‌ای، یک فضای آموزشی وضعیت بحرانی دارد باید طبق ضوابطی که وجود دارد برنامه‌ریزی‌هایی برای رفع مشکلات انجام شود، گفت: در این صورت لازم است دانش‌آموزان جابه‌جا شوند و در محیط‌های دیگری استقرار یابند تا نسبت به مقاوم‌سازی و بهسازی مدرسه اقدام کنیم. خان‌محمدی اضافه کرد: درباره میزان و نوع مدارس ناایمن بر اساس ضوابط و استانداردهای موجود باید جلسات کارشناسی دقیقی برگزار و وضعیت احصا شود تا بتوان درباره آن اعلام نظر نهایی کرد. وی همچنین درباره وضعیت تخصیص اعتبارات ساخت مدارس گفت: پیگیری‌های بسیاری در حال انجام است تا بتوانیم تخصیص‌هایی را بگیریم؛ تخصیص ما از محل تبصره ۱۴، صفر بوده‌است. همکاری خوبی با سازمان برنامه و بودجه داریم و وعده دادند که به ما کمک کنند، کما اینکه قبل از فصل سرما نیز عددی را برای تأمین وسایل گرمایشی مدارس تزریق کردند.