

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور با اشاره به تفاوت های بنیادین اقلیم ایران با منطقه هیمالیا در پدیده هایی نظیر سیل اخیر نیال، نسبت به تأثیرات پدیده «ال نینو» بر الگوهای جوی منطقه هشدار داد و بر لزوم اتخاذ تدابیر پیشگیرانه و آبخیزداری در حوزه زاگرس تأکید کرد.

احد وظیفه در گفت وگو با ایرنا، با اشاره به ماهیت سیل اخیر نیال اظهار داشت: موضوع سیل نیال کاملاً با اقلیم کشورمان متفاوت است؛ چراکه در ایران یخچال های دائمی بزرگی که بتوانند چنین حجم عظیمی از برف و یخ را در خود ذخیره کنند، وجود ندارد.

وی گفت: سیل نیال ناشی از ریزش های جوی و بارش های سیل آسانبوده، بلکه گرمایش تدریجی و ناپهنجاری دمای اقلیم جهانی سبب شده است تا توده های یخ در فصل تابستان دچار ذوب ناگهانی شده واین فاجعه رقم بخورد.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور افزود: پدیده‌ای مشابه با این رخداد، چند سال پیش در محدوده جاده هراز و پایین تر از پلور به وقوع پیوست که طی آن به دلیل گسست حجم عظیمی از یخ، گل ولای و سنگ به پایین دست سرازیر شد؛ با این وجود، چنین رویدادهایی در پهنه جغرافیایی کشورمان بسیار نادر است، در حالی که در منطقه هیمالیا باتداوم گرمایش و ناپهنجاری های دمایی، همواره انتظار وقوع چنین رخدادهایی وجود دارد.

پدیده ال نینو

وظیفه در پاسخ به این پرسش که آیا پدیده ال نینو می تواند در وقوع چنین حوادثی مؤثر باشد، تصریح کرد: پدیده ال نینو زمینه گرم تر شدن میانگین دمای کره زمین را فراهم می کند و این پدیده به تنهایی قادر است تا ۲ دهم درجه سانتی گراد ناپهنجاری دمایی مثبت در سطح جهان ایجاد کند.

وی گفت: در سال جاری میانگین دمای کره زمین ۰.۴۴ درجه سانتی گراد گرم تر از دوره پیشاصنعتی به ثبت رسیده است. همچنین در سال گذشته با وجود حاکم بودن فاز «لانیئا» که کاهش دمای بخش هایی از اقیانوس آرام را در پی داشت، دمای کره زمین ۰.۳۹ درجه بالاتر از حد نرمال ثبت شد.

وی افزود: ۱۱ سال اخیر جزو گرم ترین سال های تاریخ ثبت شده کره زمین به شمار می رود، به گونه ای که در سال ۲۰۲۴ میلادی میانگین دما ۰.۵۴ درجه بالاتر از دوره پیشاصنعتی ثبت شد و به عنوان گرم ترین سال زمین لقب گرفت؛ نمب اینکه با بررسی اختصاصی پهنه خشکی ها، در قاره آسیا گرمایشی در حدود ۳ درجه سانتی گراد بالاتر از عصر پیشاصنعتی به ثبت رسیده است، بنابراین الگوهای ناشی از ال نینو می تواند به عنوان یکی از عوامل زمینه ساز وقوع سیلاب های مشابه نیال عمل کند.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور خاطرنشان کرد: هم اکنون شاهد تقویت و توسعه فال ال نینو هستیم و گرمایش ناشی از آن پهنه گسترده ای از اقیانوس ها را در بر گرفته و سامانه های جوی را تحت تأثیر قرار داده است. در سال هایی که پدیده ال نینو شکل می گیرد، فرایند انتقال رطوبت دریا به سمت جنوب غرب آسیا شامل ایران، کشورهای حوزه خلیج فارس و آسیای میانه تسهیل وتقویت می شود.

وی گفت: با این وجود، وقوع ال نینو به صورت ۱۰۰ درصدی به معنای ورود به ترسالی مطلق نیست؛ چه بسا سال هایی را پشت سر گذاشته ایم که با وجود حاکمیت ال نینو، وضعیت بارشی و دمایی کشور چندان مطلوب نبوده و حتی بخش هایی از ایران درگیر خشکسالی شده است.

وی افزود: ال نینو بیشترین درجه همبستگی بارشی را با مناطق جنوب غرب، جنوب و غرب کشور دارد و بر همین اساس، ارتفاعات زاگرس مشرف به استان های خوزستان، چهارمحال و بختیاری، کرمانشاه، ایلام و مناطق همجوار بیشترین حجم رطوبت را دریافت خواهند کرد.

احتمال سیلاب

وظیفه متذکر شد: چنانچه طی ماه های آینده با پدیده سیلاب روبه رو شویم که احتمال آن نیز منتفی نیست، دامنه غربی رشته کوه زاگرس و مناطق جنوبی و غربی کشور دارای بیشترین پتانسیل و استعداد وقوع خواهند بود. با این حال، اعلام قطعی وقوع یا عدم وقوع سیل تنها با اتکا به مدل های پیش بینی فصلی مقدور نیست و لازم است با ورود به بازه های کوتاه مدت تر، از طریق تلفیق نقشه های فصلی و پیش بینی های روزانه، وضعیت دقیق سیلاب را ارزیابی کرد.

وی در پایان تأکید کرد: به منظور به حداقل رساندن خسارات ناشی از بارش های احتمالی، ضروری است دستگاه های اجرایی از هم اکنون نسبت به اجرای پروژه های آبخیزداری در حوزه های بالادست، لایروبی مستمر بستر رودخانه ها و نهرها، پایش حریم و بستر قانونی منابع آب و ترویج کشاورزی حفاظتی اهتمام جدی داشته باشند.

«آرمان ملی» همزمان با طرح افزایش قیمت انرژی بررسی می کند

کمتر بنزین مصرف کنیم؛ اما چگونه؟



است. ساخت بزرگراه، پل، تونل و تقاطع غیرهمسطح، در این نگاه، راه حل ترافیک بود. مدیران شهری آن دوره همزمان توسعه مترو و حمل و نقل عمومی را دنبال کردند و نمی توان کارنامه آن دوره را صرفاً به پروژه های خودرو محور تقلیل داد. اما انتقاد اساسی همچنان قابل تأمل است: در این بین چیست و خانواده ها چگونه می توانند خود را با تحولات اقتصادی دولت هماهنگ کنند؟ مشخص است که منظور خانواده هایی است که از یک ماشین بهره می برند وگرنه درباره خانواده هایی که ماشین های متعددی دارند سازوکار بسیار بسیار متفاوت است و در جای خود بررسی خواهد شد. به موازات بحث اصلاح قیمت بنزین، دولت از ناترازی می گوید و از ضرورت تغییر در شیوه مصرف و تخصیص یارانه سوخت. طبیعی است که در چنین شرایطی از مردم نیز انتظار داشته باشیم مصرف خود را مدیریت کنند، اما یک سؤال اساسی وجود دارد که کمتر به آن توجه می شود: آیا مردم واقعاً امکان کاهش مصرف بنزین را دارند؟ اگر پاسخ مثبت است، باید پرسید چرا بسیاری از شهرهای ما، به ویژه تهران، طی سال ها به شکلی توسعه یافته اند که استفاده از خودرو را به بخش جدایی ناپذیر زندگی روزمره تبدیل کرده اند؟ و حالاکه خانواده ها با زحمت و مرارت بسیار توانسته اند خودرویی دست و پا کنند تا از دشواری رفت و آمد بکاهند، چطور باید به این انتظار پاسخ دهند که در استفاده از خودرو ملاحظه کنند؟

ساختمان شهری

سال ها پیش، منتقدان مدیریت شهری، از تبدیل شهروند محوری به خودرومحوری انتقاد می کردند. منظورشان این بود که در سیاست توسعه شهری، به جای آنکه پرسش اصلی این باشد که چگونه شهروند بتواند با کمترین وابستگی به خودرو زندگی کند، مسأله اصلی به چگونگی عبور سریع تر خودروها از شهر تبدیل شده

حامل های سوخت این است که گفته می شود قیمت ارزان بنزین موجب مصرف بی رویه و بیش از حد شده است. اگر این موضوع با زبانی روشن و شفاف با خانواده درمیان گذاشته شود، احتمال زیادی وجود دارد که خانواده بپذیرد بخشی از رفتار خود را اصلاح کند، اما دولت نیز باید توضیح دهد که با درآمد حاصل از اصلاح قیمت چه خواهد کرد. آیا حمل و نقل عمومی توسعه پیدا می کند؟ آیا اگر شهروندی از رفت و آمد با ماشین شخصی صرف نظر کرد، بدون درد سر زیاد می تواند به موقع به محل کارش برسد؟ آیا خودروهای کم مصرف و برقی در دسترس مردم قرار خواهند گرفت؟ آیا شهرها از خودرومحوری فاصله خواهند گرفت؟ این پرسش ها مهم اند، زیرا بنزین فقط یک کالای مصرفی نیست، حالا دیگر بخشی از سبک زندگی شهری است و بدون بنزین نمی توان در شهرهای بزرگ زندگی کرد، روشن است که وقتی شهروند برای رسیدن به محل کار، مدرسه، دانشگاه، درمانگاه یا مرکز خرید ناچار به استفاده از خودرو است، نمی توان تمام مسئولیت مصرف سوخت را متوجه او کرد. شاید به همین دلیل، اصلاح قیمت بنزین باید فرصتی برای بازنگری در مدل توسعه شهری نیز باشد. اگر قرار است انرژی گران تر شود، باید همزمان کاری کنیم که شهروند بتواند با انرژی کمتر زندگی کند و این یعنی حرکت از شهر خودرو محور به شهر شهروند محور. در شهر شهروند محور، هدف اصلی این نیست که خودروها سریع تر حرکت کنند، هدف این است که شهروند برای انجام امور زندگی، کمتر مجبور به حرکت با خودرو باشد. این تفاوت پیامد اقتصادی بزرگی به همراه دارد. اگر امروز از خانواده ایرانی می خواهیم مصرف بنزین خود را کاهش دهد، باید ابتدا این سؤال را از خودمان بپرسیم که آیا شهر را به گونه ای ساخته ایم که چنین انتخابی برای او ممکن باشد؟ نمی توان همزمان دو پیام متناقض به مردم داد که کمتر خودرو سوار شوید و برای زندگی روزمره تان به خودرو نیاز دارید. اگر دولت قصد دارد ناترازی بنزین خود بپردازد، باید در مقابل فرصت خوبی است که بتوان بخشی از اصلاح را از خیابان، محله، حمل و نقل عمومی و الگوی توسعه شهری آغاز کرد. آن وقت خانواده نیز می تواند سهم خود را بپردازد. در غیر این صورت، افزایش قیمت بنزین ممکن است فقط یک اتفاق ساده باشد که دولت قیمت را بالا می برد، خانواده هزینه بیشتری می پردازد و شهر همچنان همان شهری باقی می ماند که برای زندگی کردن، خودرو لازم است و باید یادآوری کرد که نمی شود از مردم خواست کمتر بنزین مصرف کنند، اما شهری ساخت که برای زندگی در آن، بیشتر به خودرو نیاز داشته باشند.

خانواده و زنجیره اصلاحات

اگر دولت انتظار دارد خانواده رفتار خود را تغییر دهد، خودش نیز باید بتواند در مواقع لازم در برخی رفتارها و سیاست ها تغییر ایجاد کند. نمی توان اصلاح بنزین را از پمپ بنزین آغاز و همان جا تمام کرد. هیچ تردید نیست که در اصلاح بنزین باید شهر هم نقش خود را ایفا کند. خانواده ای که قرار است بنزین بیشتری بابت رفت و آمد خود بپردازد، باید در مقابل گزینه های دیگری داشته باشد. مترو، اتوبوس، تاکسی، مسیرهای امن پیاده روی و حتی امکان استفاده از دوچرخه باید آنقدر در دسترس باشند که انتخاب نکردن خودرو واقعاً امکان پذیر باشد. این همان زاویه ای است که در آن خانواده در اصلاح قیمت بنزین شراکت کرده و نقش خود را ایفا می کند. حتی می توان یک رابطه روشن میان دولت و خانواده تعریف کرد که دولت از خانواده بخواهد مصرف انرژی را کاهش دهد و خانواده نیز از دولت بخواهد زیرساخت لازم برای این کاهش مصرف را فراهم کند. یکی از مهم ترین استدلال ها برای افزایش قیمت

ساخت دومین پارکینگ پناهگاه تهران

به زودی ساخت پارکینگ یناگاه میمنت در مجاورت دو بیمارستان آزادی و میمنت و ساختمان وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی احداث می شود. با احداث دومین پارکینگ پناهگاه تهران (میمنت) موافقت شد این راهمادی اخ الصنایع، شهردار منطقه ۱۰ گفت. از سال گذشته (بعد از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه) نخستین پروژه پارکینگ پناهگاه منطقه ۱۰ در خیابان اعتماد ساخته شد و قرار است بزودی بهره برداری از آن آغاز شود. بزودی ساخت پارکینگ پناه‌گاه میمنت در مجاورت دو بیمارستان آزادی و میمنت و ساختمان وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی احداث می شود و این پروژه در زمینی به مساحت ۲ هزار و ۱۵۰ مترمربع و در مجموع در ۱۳ طبقه شامل چهار طبقه زیرسطحی با کاربری پارکینگ و پناهگاه و ۹ طبقه روی سطح احداث خواهد شد و ظرفیت پارک حداقل ۶۰۰ خودرو را خواهد داشت.

پرداخت ماهیانه ۲۰ میلیون

به رتبه های برتر کنکور

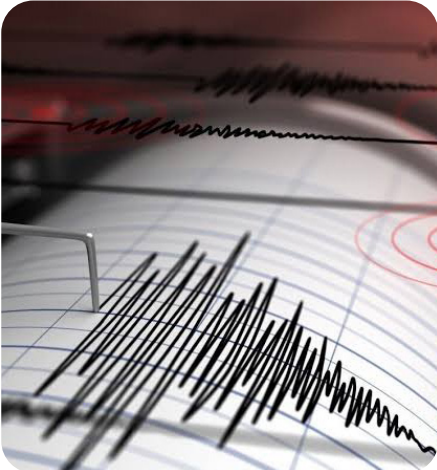
رئیس دانشگاه تهران از اجرای طرح بورس نخبگان از مهرماه امسال خبر داد و گفت: رتبه های برتر آزمون سراسری که وارد دانشگاه تهران شوند، از ابتدای ورود ماهانه ۲۰ میلیون تومان به عنوان بورس نخگی دریافت می کنند. دکتر محمدحسین امید با اشاره به برنامه های این دانشگاه برای ارتقای جایگاه دانشگاه، اظهار کرد: اتفاقاتی که اواخر سال گذشته پیش آمد، بخشی از فعالیت های دانشگاه را مختل کرد و برای مدت طولانی دانشگاه ها در شرایط خاصی قرار گرفتند، اما به هر حال برنامه های دانشگاه سر جای خودش است. وی جذب نخبگان به دانشگاه تهران را یکی از فعالیت ها و برنامه های دانشگاه سراسر این حرکت عنوان کرد و گفت: یکی از برنامه های دانشگاه جذب نخبگان به دانشگاه تهران بوده و هست تا بتوانیم از سال تحصیلی جاری، ان شاء... از مهرماه، نخبگان را به سمت دانشگاه تهران جذب کنیم. رئیس دانشگاه تهران با اشاره به تدوین طرح «بورس نخبگان» در دانشگاه تهران اظهار کرد: این طرح تحت عنوان بورس نخبگان در دانشگاه تهران، با همکاری بنیاد حامیان دانشگاه تهران تدوین شد و خوشبختانه بنیاد های فرهنگی کشور که همیشه حامی علم و فناوری دانشگاه بوده اند، تقبل کردند که در این کار با بنیاد حامیان دانشگاه تهران همکاری کنند. امید درباره مشمولان این طرح گفت: براساس این طرح، رتبه های برتر کشوری آزمون سراسری در گروه های ریاضی و فنی و علوم تجربی زیر ۱۰۰، علوم انسانی و هنر زیر ۵۰ و زبان های خارجی زیر ۲۰ مشمول این طرح می شوند. وی افزود: برای سال اول، یعنی از مهرماه ۱۴۰۵، دانشجویانی که امسال از طریق آزمون سراسری پذیرفته می شوند وارد دانشگاه تهران خواهند شد، در صورت داشتن رتبه های تعیین شده، از ابتدای ورودشان به دانشگاه ماهانه مبلغی را به عنوان بورس نخگی دریافت می کنند که این عدد برای سال جاری ۲۰ میلیون تومان است. رئیس دانشگاه تهران ادامه داد: بنابراین دانشجویانی که امسال وارد دانشگاه می شوند، ورودی های جدیدی که با آزمون سراسری امسال پذیرفته می شوند و رتبه زیر ۱۰۰ در علوم تجربی و ریاضی، زیر ۵۰ در علوم انسانی و هنر و زیر ۲۰ در زبان های خارجی داشته باشند، مشمول این کمک هزینه خواهند شد.

جمع آوری مدارس سنگی تا پایان سال

معاون فنی و نظارت سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور با اشاره به هدف گذاری این سازمان برای ارتقای کیفیت و توسعه عدالت آموزشی گفت: مدارس کانکسی را سال گذشته ساماندهی کردیم و هدف گذاری ما ساماندهی مدارس سنگی است که بخشی از این مدارس جمع آوری و بخش دیگر نیز تا پایان سال هدف گذاری شده است. معاون فنی و نظارت سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور ادامه داد: هوشمند سازی مدارس و تأمین تجهیزات آموزشی و کمک آموزشی نیز از دیگر موضوعاتی است که در راستای توسعه عدالت آموزشی دنبال می کنیم و امیدواریم بتوانیم این اقدامات را به شکل مناسبی پیش ببریم. عبداللّٰهی با اشاره به برنامه هفتم توسعه گفت در حوزه زیرساخت های آموزشی گفت: تحقق اهداف برنامه هفتم در حوزه زیرساخت های فضای آموزشی، استاندارد سازی فضا های آموزشی از منظر گرمایش و سرمایش و همچنین کمک به توسعه زیرساخت های ورزشی از جمله موضوعاتی است که در این برنامه مورد تأکید قرار گرفته و ما نیز برنامه ریزی اساسی برای آن انجام داده ایم تا بتوانیم بخش عمده این اهداف را تا سال ۱۴۰۷، یعنی سال پایانی برنامه هفتم، محقق کنیم. معاون فنی و نظارت سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور درباره وضعیت مدارس تخریب شده در جریان جنگ نیز گفت: ۱۶ مدرسه تخریبی داشتیم که برای بازسازی آنها یک نظام تقسیم کار میان سازمان نوسازی مدارس و جامعه خیرین شکل گرفت و خیرین در این زمینه نقش بسیار تأثیرگذاری داشتند. وی افزود: بخش عمده منابع اعتباری مورد نیاز این مدارس توسط خیرین تأمین شده و استان قدس رضوی، عتبه حسینی و برخی نهادهای دیگر نیز در این زمینه مشارکت داشته اند. معاون فنی و نظارت سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور ادامه داد: برای این ۱۶ مدرسه، ضوابط فنی و مشخصات اجرایی تنظیم شده و پروژه ها به خیرینی که اجرای کار را برعهده گرفته اند، واگذار شده است. امیدواریم با برنامه ریزی انجام شده، این مدارس تا مهر ۱۴۰۶ بازسازی شوند و به چرخه آموزش و پرورش بازگردند.

در گفت وگو با مهدی زارع مطرح شد

راز زلزله های پی در پی شرق تهران



تهران، گسل مشا قرار دارد؛ سامانه ای امتدادلغز مورب و چپ گرد که بیش از ۲۰۰ کیلومتر طول دارد و در محل روستای کلان، گسل شمال تهران را قطع می کند. او ادامه می دهد: سامانه گسل مشا از سه قطعه تشکیل شده است؛ قطعه شرقی از فیروزکوه تا کلان، قطعه مرکزی از کلان تا شهرستانک و قطعه غربی از شمال شهرستانک تا زیاران در استان البرز امتداد دارد. زارع با اشاره به سابقه تاریخی فعالیت این گسل بیان می کند: زمین لرزه تاریخی سال ۱۸۳۰ با بزرگای برآوردی حدود ۷ و همچنین زمین لرزه ۵.۱ سال ۲۰۲۰، هر دو به قطعه شرقی گسل مشا مربوط بودند و تهران را نیز به لرزه درآوردند. به گفته او، سابقه لرزه ای منطقه به این رخدادها محدود نمی شود و زمین لرزه تاریخی سال ۸۶۴ میلادی نیز شهر ی را ویران کرده است. زارع درباره شرایط زمین شناسی تهران نیز توضیح می دهد: وجود رسوبات آبرفتی نرم در تهران می تواند خطر تشدید جنبش زمین را افزایش دهد. علاوه بر این،