

خبرهای روز

خبر خوب برای بی‌شناسنامه‌ها

ایلنا: هاشم کارگر، رئیس سازمان ثبت احوال کشور، گفته است هیچ مانعی برای ابراز ادعای افراد برای ایرانی‌بودن نداریم و همه این ادعاها بررسی می‌شود. به گفته او، فاقدان شناسنامه افرادی هستند که ادعای ایرانی‌بودن دارند، اما مدارک هویتی ندارند و درصدد هستند که این مدارک را دریافت کنند. در یکی، دو سال اخیر، اقدامات گسترده‌ای در حوزه شناسایی افراد فاقد شناسنامه انجام شده است. در سال ۱۴۰۲ سامانه‌ای ایجاد شد تا کسانی که چنین ادعایی دارند، در آن ثبت‌نام و مدارک‌شان را بازگذاری کنند تا به آن رسیدگی شود. افرادی آمدند و درخواست دادند. اصولا همه درخواست‌ها را بررسی کردیم، برخی نیز جزء اتباع بودند و به این درخواست‌ها پاسخ داده شد.

کارگر افزود: «موضوع فاقدان شناسنامه با توجه به اینکه سال‌های طولانی از حضور بعضی از آنان در ایران می‌گذرد یا در ایران زندگی می‌کنند و مدارک هویتی ندارند، امری است که باید با هماهنگی دستگاه‌ها اعم از دستگاه‌های اطلاعاتی و انتظامی، وزارت کشور و سازمان ثبت احوال انجام بگیرد. ما هم تعاملاتی با این افراد داریم». او ادامه داد: «سامانه‌ای که ایجاد کردیم، در اختیار همه بود. حتی به این هم فکر کردیم که اگر کسی توانایی استفاده از سامانه را به صورت شخصی ندارد، به دفاتر پیشخوان مراجعه کند و در آنجا ثبت‌نام کند؛ یعنی مانعی برای کسی ایجاد نشده و هرکس که ادعایی داشته، آمده در سامانه ثبت‌نام کرده است».

کارگر با تأکید بر اینکه هیچ مانعی برای ابراز ادعای افراد برای ایرانی‌بودن نداریم، گفت: «همان‌طورکه گفتیم، حتی عده‌ای در این سامانه ثبت‌نام کردند

و بعد مشخص شد از اتباع بودند و مدارک اتباع داشتند؛ یعنی وزارت کشور

به آنان مدرک مجاز اتباع داده بود، اما ثبت‌نام کرده بوده‌اند تا ببینند آیا

می‌توانند یا خیر. حرف این است که هیچ معانعتی وجود ندارد».

پرداخت معوقات متناسب سازی بازنشستگان

روابط‌عمومی سازمان تأمین اجتماعی با انتشار اطلاعیه‌ای، نکاتی را درباره پرداخت معوقات متناسب‌سازی و برخی سوالات مطرح‌شده از جانب ذی‌نفعان این سازمان، اعلام کرد. متناسب‌سازی حقوق و مستمری بازنشستگان و مستمری‌بگیران تأمین اجتماعی، وفق جزء ۲) بند (ر) ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم پیشرفت مصوب مجلس شورای اسلامی و طبق تکلیف قانون، باید در سال ۱۴۰۳ آغاز و در سال جاری و سال ۱۴۰۵ نیز ادامه داشته و تکمیل شود؛ به گونه‌ای که در پایان سال سوم، جبران ۹۰ درصد افت ضریب مستمری نسبت به حداقل دستمزد زمان برقراری مستمری محقق شود. همچنین با توجه به اینکه طبق قانون، حداقل‌بگیران (کسانی که با توجه به مدت سابقه و دستمزد مبنای کسر حق بیمه، مستمری آنان کمتر از حداقل دستمزد مصوب شورای‌عالی کار در سال برقراری بوده و طبق مطابق ماده ۱۱۱ قانون تأمین اجتماعی تا آن سطح ترمیم شده است) مشمول متناسب‌سازی نیستند که با پیگیری‌های مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی و مساعدت سران قوا و مجوزهای اخذشده در سال گذشته، برای این گروه نیز ماهانه ۷۱۶ هزار تومان به عنوان «کمک به حفظ قدرت خرید ۱۴۰۳» پرداخت شده است. این مبلغ، درباره کسانی که مستمری آنها براساس قانون کمتر از حداقل است، به نسبت سنوات پرداخت حق بیمه محاسبه می‌شود. همچنین برای افرادی که مبلغ متناسب‌سازی قانونی آنها در سال ۱۴۰۳، کمتر از ۷۱۶ هزار تومان بود نیز مابه‌التفاوت تا این مبلغ، تحت عنوان «کمک به حفظ قدرت خرید ۱۴۰۳»، تعیین و پرداخت شده است.



با توجه به اینکه متناسب‌سازی در هیچ‌کدام از صندوق‌های بازنشستگی به معنای پرداخت مبلغ ثابت به همه مستمری‌بگیران نیست و طبق اصول محاسبات بیمه و با لحاظ مستمری هر فرد اجرا می‌شود، محاسبه مبلغ معوقات هفت‌ماهه متناسب‌سازی، به شرح زیر انجام می‌شود: ابتدا مبلغ متناسب‌سازی و کمک به حفظ قدرت خرید مندرج در فیش حقوقی اسفندماه سال گذشته، با هم جمع شده و در عدد هفت ضرب می‌شود، سپس سه میلیون تومان علی‌الحساب پرداخت‌شده در خرداد ۱۴۰۳ از آن کسر می‌شود.

در گزارش سازمان تأمین اجتماعی سه نمونه (مثال) برای آگاهی‌بخشی به ذی‌نفعان نیز بیان شده که «اگر مبلغ متناسب‌سازی سال ۱۴۰۳ برای فردی ۱۵ میلیون ریال باشد، مجموع هفت‌ماهه آن ۱۰۵ میلیون ریال است که با کسر مبلغ علی‌الحساب ۳۰ میلیون ریال پرداختی در خرداد ۱۴۰۳، مبلغ قابل پرداخت به ایشان ۷۵ میلیون ریال خواهد بود».

همچنین «اگر مجموع مبلغ متناسب‌سازی و حفظ قدرت خرید سال ۱۴۰۳ برای فردی هفت‌میلیون و ۱۶۶هزار و ۸۴۰ ریال باشد، مجموع هفت‌ماهه آن ۱۶۷هزار و ۱۶۷ریال است که با کسر مبلغ علی‌الحساب ۳۰ میلیون ریال پرداختی در خرداد ۱۴۰۳، مبلغ قابل پرداخت به آنها ۲۰میلیون و ۱۶۷هزار و ۸۸۰ ریال خواهد شد».

تشکیل کارگروه نظارت بر پارک‌های جنگلی

مدیر کل منابع طبیعی و آبخیزداری تهران با تکذیب ادعای خشکاندن و بریدن عمودی درختان در پارک‌های جنگلی تهران، گفت: «پارک‌های جنگلی تهران به شهرداری‌ها احاله مدیریت شده و مسئولیت آبیاری و نگهداری درختان را آنهاست». در پی انتشار برخی خبرها مبنی بر خشکاندن و بریدن عمودی درختان در پارک‌های جنگلی تهران، میرحامد اخترى، با تکذیب این ادعاها، به احاله مدیریت پارک‌های جنگلی تهران به شهرداری‌ها، گفت: «مسئولیت آبیاری و نگهداری درختان این پارک‌ها بر عهده شهرداری‌هاست. در سال‌های اخیر به دلیل خشکسالی‌های پی‌درپی و احتمالاً کم‌توجهی در امر آبیاری، برخی از درختان دچار تنش آبی شده و به تبع آن، مورد هجوم آفت سوسک پوست‌خوار قرار گرفته‌اند». او ادامه داد: «قطع درختان آلوده، اقدامی اجتناب‌ناپذیر در راستای جلوگیری از سرایت این داف به دیگر درختان سالم بوده است. اگر ایین اقدام انجام نمی‌شد، شاهد ازبین‌رفتن بخش وسیع‌تری از پوشش گیاهی ارزشمند پارک‌های جنگلی می‌بودیم». اختری از تشکیل کارگروه نظارت بر پارک‌های جنگلی خبر داد و گفت: «این اداره کل با تشکیل کارگروه تخصصی، به‌صورت جدی بر عملکرد شهرداری‌ها در زمینه نگهداری پارک‌های جنگلی نظارت خواهد داشت و در کنار این نظارت، با همکاری شهرداری‌های مناطق، طرح جایگزینی درختان پهن‌برگ به جای درختان قطع‌شده در حال اجراست و این روند همچنان ادامه خواهد داشت».

گزارش «شرق» از حاشیه‌های کلنگ‌زنی پروژه آزاد راه تهران – شمال که محیط زیست و وزارت راه را به چالش کشیده است

جاده‌کشی در قلب زیستگاه پلنگ و خرس



عکس:مسئله‌های پروژه آزاد راه

زینب رحیمی؛ قطعه سوم آزادراه تهران-شمال در آستانه

کلنگ‌زنی است، اما سازمان محیط زیست با اجرای این پروژه موافقت نکرده است. فعالان محیط زیست با جاده‌کشی در منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی مخالفت کرده و از نبود شفافیت در تأیید و اجرای این پروژه گلایه دارند. توضیحات وزارت راه و محیط زیست نیز در این مورد با هم تناقض دارد. «کلنگ می‌زنیم بعد مجوز می‌گیریم»؛ سال‌هاست سازمان‌های دولتی و نهادهای ب‌قدرت با این روند پروژه‌های بزرگ را کلید می‌زنند. تاکنون سه فاز از آزادراه تهران-شمال با همین فرمان ساخته شده است. البته بعد از ساخت، قدم‌هایی برای گرفتن مجوز برداشته‌اند، اما طبیعتا در کاهش مخاطرات تأثیر چندانی ندارد. حالا قرار است قطعه سوم این آزادراه به‌زودی کلنگ زده شود، با اینکه سازمان محیط زیست هیچ مجوزی برای این پروژه صادر نکرده و فعالان محیط زیست نگران هستند که ساخت این جاده، منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی را به نابودی بکشاند.

دره‌های بکر و امن البرز مرکزی در معرض تخریب

ناصر میردار، همیار محیط زیست، با اشاره به عبور قطعه سوم آزادراه تهران-شمال از دره‌های هریجان و مسر در منطقه البرز مرکزی می‌گوید: «قیقا نگرانی ما چند دره بکری است که قرار است در آن جاده‌کشی شود و از طریق آن به تونل دسترسی پیدا کنند. همه این دره‌ها جزء منطقه حفاظت‌شده و زیستگاه گونه‌های مختلف مثل خرس، پلنگ، مرال، شوکا و گله‌های کل و بز است. اگر اصرار دارند که آزادراه ساخته شود، باید آن را به جاده اصلی نزدیک کنند؛ چون هر اندازه که به جاده قدیم نزدیک باشد از زیستگاه و منطقه امن، دورتر و تخریب کمتر می‌شود».

وزارت راه دنبال کم‌خرج‌ترین جاده

حامد تیزرویان، فعال محیط زیست استان مازندران و عکاس حیات وحش نیز با انتقاد از نبود شفافیت درباره ساخت پروژه آزادراه تهران-شمال می‌گوید: «کارشناسان سازمان محیط زیست و وزارت راه باید بعد از مطالعات دقیق کارشناسی ثابت کنند که محدوده انتخابی را بررسی کرده و مسیر دیگری برای اجرای این پروژه وجود ندارد. متأسفانه معمولا این‌طور است که مجریان پروژه‌های راه‌سازی، کم‌هزینه‌ترین مسیر را برای جاده‌کشی انتخاب می‌کنند، اما انتظار داریم با توجه به حساسیت منطقه البرز مرکزی، حتی با وجود افزایش هزینه، منطق‌ترین مسیر انتخاب شود تا کمترین آسیب را به محیط زیست وارد کنند».

پنهان‌کاری در اجرای آزادراه تهران-شمال

قطعه سوم آزادراه تهران-شمال قرار است بعد از تونل البرز به مسافت ۵۲ کیلومتر از پل زنگوله تا مرزن‌آباد ساخته شود. بنا بر گفته حامد تیزرویان، جاده قرار است از نقاط استراتژیک منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی عبور کند؛ مناطقی که زیستگاه اصلی مرال، شوکا، خرس، پلنگ، بز کوهی، سیاه‌گوش و انواع پرندگان است. این فعال محیط زیست تأکید دارد که دولت موظف است در مسیری این جاده را بسازد که حتی با وجود طولانی‌شدن مسافت، آسیب به منطقه حفاظت‌شده وارد نکند. چنین بررسی‌ای انجام نشده است، در نتیجه باید در جلسه‌ای مشترک با حضور کارشناسان وزارت راه، کارشناسان سازمان محیط زیست و فعالان محیط زیست توضیح داده شود چرا اصرار دارند جاده از دل منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی رد شود؟ این طرح شفافیت لازم را ندارد.

فازهای قبلی تهران-شمال بدون مجوز ساخته شد

مجری پروژه آزادراه تهران-شمال، وزارت راه و شرکت آزادراه تهران-شمال است و بنا بر گفته مجری پروژه، قرار است نهایتا در یک یا دو ماه آینده کلید بخورد، اما سازمان محیط زیست تاکنون با این پروژه موافقت نکرده است. شعبانیان، کارشناس دفتر ارزیابی سازمان حفاظت محیط زیست، با اشاره به اینکه آزادراه تهران-شمال در چهار قطعه یا فاز طراحی شده است، می‌گوید: «شرق» گفت: «در سال‌های گذشته فازهای یک و چهار بدون داشتن گزارش ارزیابی اثرات محیط زیستست ساخته شده است. برای فاز دوم هم بعد از پیشرفت فیزیکی قابل توجه، برای گرفتن مجوز اقدام کردند.

سازمان محیط زیست برای یک یا دو بخش در موضوع ساخت واحد‌های خدماتی بین راهی در قطعات یک و دو مشکلاتی داشت که آن هم از نظر فعمل‌شد. در حال حاضر این قطعات زیر بار ترافیکی است و رفت و آمد و تردد مردم در این فازها در حال انجام است». فاز سوم آزادراه تهران-شمال که بخش درخور توجه این پروژه را تشکیل می‌دهد، هنوز ساخته نشده است، یعنی از مسافت ۱۱۰کیلومتری کل آزادراه تهران-شمال حدود ۵۰ تا ۵۲ کیلومتر هنوز احداث نشده و قرار است در قالب فاز یا قطعه سوم ساخته شود. به همین دلیل، هنوز مسافران مسیر تهران-شمال این ۵۰ کیلومتر را در جاده قدیم طی می‌کنند.

مجری آزادراه تهران-شمال: تا یک یا دو ماه آینده کلنگ می‌زنیم

اظهارات سازمان محیط زیست و وزارت با هم تفاوت و حتی تناقض دارد. شعبانیان، کارشناس ارزیابی سازمان حفاظت محیط زیست، می‌گوید فاز سوم آزادراه تهران-شمال در مرحله مکان‌یابی و مسیریابی است و هنوز مطالعات این بخش کامل نشده است، اما محمود محسن‌زاده، مجری پروژه آزادراه تهران-شمال، در گفت‌وگو با «شرق» از اجرای مراسم کلنگ‌زنی در یک یا دو ماه آینده خبر می‌دهد: «بعد از افتتاح باند اول قطعه دوم در سال ۱۴۰۲، دستور شروع قطعه سوم پروژه آزادراه تهران-شمال صادر شد. مطالعات مربوط به این پروژه را انجام دادیم. حالا مطالعه هشت کیلومتر از این پروژه تکمیل شده و حتی پیمانکار برای اجرای آن هم تعیین شده است». او این‌طور ادامه می‌دهد: «هشت کیلومتر ابتدایی فاز سوم آزادراه تهران-شمال که بعد از تونل البرز ساخته خواهد شد، شاید تا یکی، دو ماه دیگر کلنگ‌زنی شود؛ البته ممکن است زودتر از یک ماه هم باشد. به هر حال در این مدت باید تأییدیه‌های محیط‌زیستی پروژه را بگیریم».

پیمانکار انتخاب شده اما هنوز پروژه مجوز نرفته

بنا بر گفته محسن‌زاده، مجری آزادراه تهران-شمال، سه پیمانکار برای اجرای این پروژه انتخاب شده‌اند و منتظرند تا تأییدیه وزارت راه را بگیرند. فرایند این کار هم در حال انجام است. او

می‌گوید: «برای هشت کیلومتر اول قطعه سوم پروژه آزادراه تهران-شمال، مطالعات مرحله شناخت باید در دو مرحله انجام شود که مرحله اول به پایان رسیده و بعد از اتمام مرحله دوم مطالعه، وارد فاز اجرایی می‌شویم. در نتیجه در حال حاضر فاز دوم مطالعات در حال انجام است». شنیده‌ها بیانگر این است که وزارت راه و شرکت آزادراه تهران-شمال بنا دارند در هفته ابتدایی اردیبهشت امسال فاز سوم آزادراه تهران-شمال را کلنگ بزنند. فرض بگیریم که شروع این پروژه و مراسم کلنگ‌زنی تا دو ماه دیگر هم به عقب بیفتد، سؤالی این است که در این مدت کوتاه شرکت آزادراه تهران-شمال و وزارت راه چطور می‌خواهند ضمن تحویل گزارش ارزیابی اثرات محیط‌زیستی پروژه، تأییدیه آن را هم از محیط زیست بگیرند؟ مخصوصا اینکه بنا بر اظهارات دفتر ارزیابی سازمان محیط زیست، شرکت آزادراه تهران-شمال از دو سال پیش نامه‌های این سازمان را بی‌پاسخ گذاشته است.

از سال ۱۴۰۲ خبری از شرکت آزادراه تهران-شمال نیست

شعبانیان، کارشناس ارزیابی سازمان محیط زیست، به «شرق» می‌گوید: «شرکت آزادراه تهران-شمال در پاییز سال ۱۴۰۲ یک مسیریابی ابتدایی انجام داد و گزارش ارزیابی مربوط به آن را برای دفتر ارزیابی در سازمان محیط زیست آورد. ما ایراداتی به طرح‌شان داشتیم و از آنها خواستیم یک مجموعه اصلاحات در طرح‌شان اعمال کنند. در نتیجه گزارش ارزیابی را به آنها برگردانیدیم تا این ایرادات را حل کنند اما از آن تاریخ به بعد گزارش ارزیابی جدیدی را به سازمان محیط زیست تحویل نداده‌اند». او با تأکید بر اینکه اجرای فاز سوم آزادراه تهران-شمال در عمق منطقه حفاظت‌شده در نظر گرفته شده است، می‌گوید: «سازمان محیط زیست به طرح فاز سوم آزادراه تهران-شمال ایرادات فنی دارد و تأکید ما بر این است که مسیر از طریق تونل باشد. اما هنوز شرکت آزادراه تهران-شمال هیچ اصلاحیه‌ای را به سازمان محیط زیست ارائه نداده و در نتیجه بحث صدور مجوز هم متفی شده است». این کارشناس سازمان محیط زیست درباره روند بررسی گزارش ارزیابی پروژه آزادراه تهران-شمال این‌طور توضیح می‌دهد: «بعد از ارائه گزارش اولیه از طرف شرکت آزادراه تهران-شمال در سال ۱۴۰۲، در سازمان محیط زیست یک کمیته فنی تشکیل دادیم و تا یکی، دو هفته بعدش هم پیگیری کردیم تا شرکت آزادراه تهران-شمال، گزارش اصلاحی و واریانت جدید را تعریف و به سازمان ارائه کند اما هنوز خبری نشده است. ما خواسته بودیم که این مسیر را در دو طرف کوهستان در نظر بگیرند و تا این لحظه ما گزارش جدیدی از آنها دریافت نکردیم که آن را بررسی کارشناسی کنیم و نظر بدهیم». شعبانیان با ابراز بی‌اطلاعی از برنامه شرکت آزادراه تهران-شمال برای کلنگ‌زنی فاز سوم این آزادراه، می‌گوید که شرکت آزادراه تهران-شمال نامه‌های این سازمان را بی‌پاسخ گذاشته است. او توضیح می‌دهد که از طرف دفتر ارزیابی سازمان محیط زیست سه بار برای شرکت آزادراه تهران-شمال نامه پیگیری نوشته و ارسال شده است اما این شرکت هیچ‌یک از این نامه‌ها را پاسخ نداده است.

تناقض‌گویی ۲ دستگاه دولتی

داستان زمانی جالب می‌شود که بدانید در شرایطی که سازمان محیط زیست خبر می‌دهد شرکت آزادراه تهران-شمال از دو سال پیش نامه‌های این سازمان را پاسخ نداده و در تحویل مجدد گزارش ارزیابی اصلاح‌شده تعلل کرده است، محمود محسن‌زاده، مجری پروژه‌های آزادراه تهران-شمال، ادعا می‌کند که در این مدت جلسات رفت و برگشتی با سازمان حفاظت محیط زیست داشته و آنها را از جزئیات مطالعات آگاه کرده‌اند. او می‌گوید: «منطق نیست که بعد از پایان مطالعه به سازمان محیط زیست اطلاع دهیم، برای همین هم‌زمان با مطالعات، به طور مرتب و مداوم جلسات رفت و برگشتی داشتیم. سازمان محیط زیست در جریان جزئیات پروژه آزادراه تهران-شمال هستند و جلسات مشترک هم داریم، البته برای گرفتن تأییدیه نیاز است که مطالعات کامل شود».

محیط زیست حتی از نقشه مسیر هم خبر ندارد

با اینکه مجری آزادراه تهران-شمال مدعی است که سازمان محیط زیست در جریان جزئیات پروژه است که این سازمان حتی از نقشه مسیر آزادراه هم خبر ندارد، بنا به گفته شعبانیان، کارشناس دفتر ارزیابی سازمان محیط زیست، نقشه مسیر روشن نیست؛ چون شرکت آزادراه تهران-شمال، باید پنج تا شش واریانت مختلف به سازمان محیط زیست بدهد تا این سازمان ضمن بررسی این واریانت‌ها، تصمیم بگیرد که کدام مسیر کم‌ضرتر است و تخریب و آسیب کمتری دارد. کارشناس سازمان محیط زیست تأکید دارد که در پروژه آزادراه تهران-شمال همه جوانب محیط زیست را در نظر گرفته و بعد برای آن مجوز صادر می‌کنیم. او در پاسخ به این سؤال که سازمان محیط زیست کدام مسیر را کم‌آسیب‌تر می‌داند، می‌گوید: «با توجه به اینکه این مسیر باید از دل جاده جالوس رد بشود، چند تا نظر وجود دارد؛ یکی اینکه جاده موجود را پهن کنند. یکی دیگر اینکه به سمت چپ جاده حرکت کنند یا به سمت راست که داخل عمق مناطق حفاظت‌شده البرز مرکزی است، حرکت کنند. همه این موارد نیاز به بررسی دارد و بدون بررسی گزارش ارزیابی نمی‌توان نظر قطعی داد».

بدون تأییدیه محیط زیست کلنگ نمی‌زنیم

سازمان محیط زیست تأکید دارد که به قطعه سوم آزادراه تهران-شمال مجوز نداده است. محمود محسن‌زاده، مجری پروژه‌های آزادراه تهران-شمال، هم در گفت‌وگو با «شرق» وعده می‌دهد، قبل از گرفتن مجوز محیط زیست مراسم کلنگ‌زنی را انجام ندهند. او می‌گوید: «ما پروژه‌ای را بدون گرفتن تأییدیه سازمان محیط زیست شروع نمی‌کنیم، دلیل اینکه می‌گویم زمان کلنگ‌زنی دقیق نیست، برای همین است که بنواییم مجوز محیط زیست را برای این هشت کیلومتر بگیریم. مطالعات محیط‌زیستی در حال انجام است و حتما قبل از شروع پروژه مجوز محیط زیست را می‌گیریم. این بخش نامه دولتی است و ما پیرو قوانین هستیم و بدون تأیید سازمان محیط زیست، این پروژه آزادراه تهران-شمال شروع نخواهد شد».

نابودی زیستگاه خرس، پلنگ و مرال

به هر حال فعالان محیط زیست به‌شدت نگران منطقه البرز مرکزی هستند. ناصر میردار، همیار محیط زیست که در منطقه البرز مرکزی فعالیت دارد، قطعه سوم آزادراه تهران-شمال را عامل نابودی منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی می‌داند و می‌گوید: «قرار است این جاده در محوطه امن و حساس منطقه البرز مرکزی کشیده شود که طبیعتا باعث تخریب دره هریجان و دره مسر خواهد شد. دره هریجان در ۹ ماه از سال، محل زیست و زادآوری کله‌های بزرگ کل و بز است و تجمع آنها در این محدوده نشان‌دهنده این‌بودن آن است. علاوه‌براین، دره مسر هم به دلیل جنگلی‌بودن، زیستگاه مرال و شوکاست و در نتیجه عبور جاده از این دره‌ها به قیمت نابودی زیستگاه و حیات این کله‌ها تمام خواهد شد». میردار با تأکید بر اینکه جاده‌های دسترسی که برای انتقال تجهیزات و مصالح می‌کشند، آسیب جبران‌ناپذیری برای منطقه دارد، این‌طور توضیح می‌دهد که «قرار است در دره هریجان واقع در منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی، یک جاده دسترسی احداث شود. دره‌ای که زیستگاه اصلی پلنگ، خرس، کل و بز و کُرگ و سایر موجودات است. معمولا این جاده‌های دسترسی که از قلب منطقه عبور می‌کنند، ماندگارند، چون اجرای چنین پروژه‌هایی حداقل بیشتر از یک دهه طول می‌کشد و در نتیجه این جاده‌های دسترسی اثر منفی درازمدت و جبران‌ناپذیری به همراه خواهند داشت».

مراکز روستای هریجان و ولی‌آباد تخریب می‌شود

این همیار محیط زیست با ابراز نگرانی از تخریب مراکز هریجان و ولی‌آباد به «شرق» می‌گوید: بخشی از جاده اصلی قطعه سوم آزادراه از مرتع هریجان و از نزدیکی خانه‌های اهالی روستا عبور می‌کند که قطعا باعث تخریب مرتع خواهد شد. او مراکز روستای ولی‌آباد را هم در معرض تخریب می‌بیند و تأکید دارد که نقطه پایانی یکی از تونل‌ها قرار است زیر قله پیکوه‌له و بالای روستای پنجک باشد که دقیقا جزء جنگل هیرکانی است.

میردار، با طرح این پرسش که در صورت ساخت تونل خاک و سنگ‌های برداشت‌شده، کجا قرار است خالی شوند، می‌گوید: «احتمالا پنا به تجربه‌های قبلی، قصد دارند خاک را در مرتع هریجان خالی کنند. فراموش نکنیم که قرار است تونل‌ها را با انفجار بسازند که این کار هم آرامش منطقه را به هم می‌ریزد». تیزرویان، فعال محیط زیست هم با تأکید بر اینکه کسی با ساخت این جاده مشکلی ندارد اما نباید به قیمت تخریب منطقه بکر و حفاظت‌شده باشد، می‌گوید: «این منطقه از سال ۱۳۴۶ حفاظت‌شده اعلام شده و دارای گونه‌های جانوری و گیاهی شاخص است. قطعا تخریب این‌ها جبران‌ناپذیر است. در نتیجه نباید جاده از قلب زیستگاه منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی عبور کند. سازمان محیط زیست سال‌ها برای حفظ این منطقه هزینه کرده است و ساخت این جاده در دل منطقه حساس، یعنی نادیده‌گرفتن این همه سال حفاظت و زحمتی که محیط‌بانان برای این منطقه کشیدند».

پروژه‌ای که مجوز ندارد، نباید پول بگیرد

به گزارش «شرق»، شرکت احداث و بهره‌برداری آزادراه تهران-شمال وابسته به بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی است و بنا دارد قطعه سوم این آزادراه را در مسیری ۵۲ کیلومتری از خروجی تونل البرز واقع در پل زنگوله تا سه‌راهی دشت نظیر در شمال مرزن‌آباد بکشد. در چند دهه گذشته بارها دستگاه‌های دولتی که قدرت زیادی هم در دوزدن قانون دارند، پروژه‌های بزرگ‌مقیاس را بدون ارزیابی و مجوز محیط زیست کلنگ زده‌اند اما به‌تازگی رئیس سازمان محیط زیست با اشاره به اینکه ۴۰۰ پروژه بدون مجوز ساخته شده‌اند، تأکید کرد که دولت نباید به پروژه‌هایی که مجوز ندارند، بودجه اختصاص بدهد. روز گذشته معاون محیط زیست طبیعی هم به ساخت غیرقانونی آزادراه تهران-شمال واکنش نشان داد و در صفحه اینستاگرامش نوشت: «براساس قانون، وزارت راه مکلف به هماهنگی مسیر آزادراه با سازمان محیط زیست و کسب مجوز است. مسرد آگاه و مطالبه‌گر شده‌اند، دیگر دوران تخریب بی‌هزینه گذاشته است».

چه خبر؟

عاقبت ترس از پیروی کاهش ۷ تا ۸ ساله عمر

ایشنا: احمد دلبری، رئیس انجمن علمی طب سالمندی ایران، با اشاره به پدیده «گراسکوفوبیا» یا ترس از پیری، گفت: «براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، افرادی که نگرش منفی به سالمندی دارند، زودتر دچار ناتوانی می‌شوند و به طور متوسط هفت تا هشت سال کمتر از افرادی با نگرش مثبت به پیری، عمر می‌کنند». او پیروی‌هراسی را یکی از هراس‌های عجیب دنیای مدرن دانست و گفت: «در گذشته، سن و سال چندان مورد توجه نبود و توان جسمی و مهارت‌های عملی ارزش بیشتری داشت، اما دنیای امروز نگرانی درباره سن را به دغدغه‌ای جدی تبدیل کرده است. بسیاری از افراد دائما نگران افزایش سن خود هستند و این توجه بیش از حد، به استرسی مزمن منجر شده است».

به گفته او، با افزایش سن، ترس‌های متعددی افراد را درگیر می‌کند که از جمله آنها می‌توان به ترس از تنهایی، ترس از مشکلات مالی، نگرانی درباره بیماری‌ها، ترس از فرسودگی، از دست دادن جایگاه اجتماعی و در نهایت ترس از مرگ اشاره کرد. او با استناد به گزارش سازمان بهداشت جهانی تصریح کرد: مطالعات نشان می‌دهد کسانی که دیدگاه منفی نسبت به سالمندی دارند، زودتر از دیگران دچار ناتوانی شده و بین هفت تا هشت سال عمر کوتاه‌تری دارند. دلبری با تأکید بر اینکه سالمندی سالم، فعال و پویا امکان‌پذیر است، افزود: «متأسفانه برخی افراد در جوانی و میانسالی می‌یرند، اما در سالمندی دفی می‌شوند؛ این همان چیزی است که از آن به مرگ استعاری یاد می‌شود. برخی از بازنشستگان بر این باورند که یادگیری در دوران سالمندی بی‌فایده است، در حالی که انسان ذاتا موجودی یادگیرنده و مادام‌العمر است».

کارت‌های ۷دهک اول شارژشد

احمد اسماعیل‌زاده، مدیر دفتر بهبود تغذیه جامعه وزارت بهداشت، با بیان اینکه ۲۰۰ هزار کودک از طرح «امنیت غذایی کودکان» در سال جاری برخوردار می‌شوند، گفت: «اجرای طرح امنیت غذایی کودکان در اختیار دفتر بهبود تغذیه جامعه است؛ بودجه ۱.۷ همتی در سال گذشته برای اجرای این طرح تخصیص یافته بود که این میزان در سال جاری به سه همت افزایش یافته است». او با بیان اینکه طرح‌های حمایتی مشترک وزارتخانه‌های «بهداشت، درمان و آموزش پزشکی» و «تعاون، کار و رفاه اجتماعی» از گروه‌های خاص در کشور اجرا می‌شود، افزود: «دو طرح «یسا» و «امنیت غذایی کودکان» اجرا می‌شود، مجلس شورای اسلامی، دولت را بر مبنای ماده ۲۴ قانون «حمایت از خانواده و جوانی جمعیت» موظف کرده که از زنان باردار، مادران شیرده و دارای کودکان کمتر از پنج سال، حمایت کند و بسته‌های تغذیه‌ای و بهداشتی را در اختیار این افراد قرار دهد». او با بیان اینکه طرح یسنا در سال ۱۴۰۲ اجرا شد، ادامه داد: «بودجه تخصیص یافته برای طرح یسنا محدود بود و به همین دلیل به صورت محدود در استان‌های کم‌برخوردار کشور اجرا شد. با توجه به تخصیص بودجه برای این طرح، معاونت بهداشتی وزارت بهداشت با همکاری وزارت رفاه نسبت به اجرای طرح یسنا در هشت استان کم‌برخوردار کشور اقدام کرد. بودجه سال ۱۴۰۳ طرح یسنا نیز محدود بود و به همین دلیل به‌صورت کامل در تمام کشور اجرا نشد». اسماعیل‌زاده با بیان اینکه وزارت بهداشت، امنیت غذایی کودکان را در دستور کار قرار داده، گفت: «طرح مشترک وزارتخانه‌های «بهداشت، درمان و آموزش پزشکی» و «تعاون، کار و رفاه اجتماعی» در ارتباط با تغذیه کودکان در کانون توجه دولت قرار گرفته و به‌خوبی از این طرح حمایت می‌شود. طرح امنیت غذایی کودکان در راستای حمایت از کودکان کمتر از پنج سال مبتلا به سوءتغذیه و کم‌وزنی است. کارت‌های بانکی خانواده‌های این گروه از کودکان براساس دهک خانواده‌ها شارژ می‌شود». او توضیح داد: «کارت‌های خانواده‌های دهک‌های یک تا پنج در طرح حمایت تغذیه‌ای کودکان به میزان یک میلیون و ۱۰۰ هزار تومان شارژ می‌شود و دهک‌های شش تا هفت نیز مبلغ ۶۶۰ هزار تومان دریافت می‌کنند. این افراد با مبلغ دریافتی می‌توانند نسبت به خرید ۱۴ قلم مواد غذایی اقدام کنند».