

## خبر

## آیا مصوبه وزارت بهداشت درباره درمان رایگان کودکان زیر هفت سال اجرامی شود؟

مؤسسه خیریه حمایت از کودکان مبتلا به سرطان «محک» در سی‌وسومین سال فعالیت خود، با همراهی مؤسسه خیریه کسا در اصفهان، مؤسسه خیریه تسکین در تبریز و مؤسسه خیریه حمایت از کودکان مبتلا به سرطان خراسان، نشست خبری خود را با هدف پاسخ به پرسش‌های جامعه درباره بیان عملکرد خیریه‌ها، معرفی چالش‌ها و نقش آنها در بهبود زندگی کودکان مبتلا به سرطان، برگزار کرد.

مدیرعامل محک در پاسخ به سوآلی درباره اجرای مصوبه درمان رایگان کودکان زیر هفت سال گفت: سال گذشته وزیر وقت بهداشت و درمان در بازدید از بیمارستان مفید اعلام کرد تمام خدمات بیمارستان‌های دولتی برای کودکان زیر هفت سال رایگان است. این فقط برای خدمات بستری بیماران زیر هفت سال در بیمارستان‌های دولتی اعمال می‌شود. هزینه‌های مرتبط با بیماران سرپایی، به تشخیص دارو و تشخیص شامل این موضوع نمی‌شود. او با بیان آنکه محل این مصوبه صرفا بیمارستان دولتی است و بیمارستان محک به عنوان یک بیمارستان خیریه، این امتیاز را ندارد ادامه داد: در بیمارستان محک خدمات درمانی ما برای بیمار رایگان است و از خود بیمار وجهی دریافت نمی‌شود؛ بلکه متصل به خدمات حمایتی و سازمان‌های بیمه‌گر است. احمدیان با بیان آنکه در چند سال گذشته، برای بیمارستان‌های خیریه، تعرفه خیریه تصویب شده است، گفت: تعرفه خیریه جایی بین تعرفه دولتی و بخش خصوصی است. تعرفه خیریه برای بیمارستان‌های خیریه‌ای که در ازای ارائه خدمات به بیماران، از ایشان هزینه دریافت می‌کنند کمک‌کننده است و می‌تواند بخشی از هزینه بیمارستان را تأمین کند. او ادامه داد: از آنجا که بیمارستان محک از بیمار پولی دریافت نمی‌کند، پرداخت بیمه بایستی روی تعرفه خیریه انجام شود، نه تعرفه دولتی. درحال‌حاضر با مذاکرات انجام‌شده، بیمه خدمات درمانی و سلامت این موضوع را پذیرفته‌اند، اما بیمه تأمین اجتماعی معتقد است صرفا می‌تواند براساس مصوبات هیئت دولت اقدام کند و در نتیجه پرداختی به بیمارستان خیریه محک در قالب تعرفه خیریه انجام می‌شود.

**محک ۲۰ درصد ظرفیت درمان سرطان کودک کل کشور را بر دوش دارد**

احمدیان سا بیان آنکه محک طی ۲۳ سال فعالیت خود، بر سرطان کودکان تمرکز استراتژیک داشته است، گفت: این سازمان از اولین سال تأسیس خود تلاش کرده تا با نگاه به آینده و با تمرکز استراتژیک بر موضوع سرطان کودکان حرکت کند. نمونه مشخص این نگاه، ساخت بیمارستان فوق‌تخصصی سرطان کودکان در سال ۱۳۸۶ است. مدیرعامل محک با بیان آنکه معمولا الگوی بیمارستان‌های خیریه، ساخت بیمارستان و واگذاری به وزارت بهداشت است، افزود: بیمارسان محک تنها بیمارستانی است که مؤسسه خیریه‌ای که آن را ساخته، آن را اداره نیز می‌کند و در آن سرویس‌های درمانی به کودکان مبتلا به سرطان را کاملا رایگان ارائه می‌کند. او ادامه داد: بیمارستان محک با داشتن ۱۰۰ تخت از حدود ۵۰۰ تخت بیمارستانی بخش‌های خون و آنکولوژی کودک در کشور، ۲۰ درصد ظرفیت درمان سرطان کودک کل کشور را به خود اختصاص داده است. ۲۰ درصد دیگر این ظرفیت مختص بیمارستان امیر شیراز است. به این ترتیب ۲۰ درصد کودکان در بیمارستان محک درمان می‌شوند که درمان آنها کاملا رایگان است و ۸۰ درصد دیگر در ۴۰ بیمارستان دولتی-دانشگاهی درمان می‌شوند که هزینه درمان آنها (سهام بیمار) توسط محک پرداخت می‌شود. احمدیان با بیان آنکه محک از ابتدای تأسیس تاکنون ۴۵ هزار پرونده تشکیل داده است، گفت: به طور میانگین روزانه شش کودک به جمع کودکان تحت حمایت محک افزوده می‌شود که تقریبا با نرخ ابتلای جهانی برابری می‌کند.

**آیا کودکان اتباع توسط محک حمایت می‌شوند؟**

مدیرعامل محک درباره نحوه ارائه خدمات به کودکان بیمار اتباع گفت: حمایت از کودکان مبتلا به سرطان پس از دریافت بیمه پایه ممکن است. در صورتی که هریک از اتباع بیمه پایه مانند بیمه سلامت داشته باشند و در یکی از بیمارستان‌های دولتی و دانشگاهی درمان شوند، محک مانند سایر کودکان هزینه آنها را پرداخت می‌کند.

## دستگیری ۲۴۷ سارق و مالخر در طرح جدید پلیس

فرماندهی انتظامی تهران بزرگ از دستگیری ۲۴۷ سارق و مالخر در طرح جدید پلیس آگاهی تهران بزرگ خبر داد. سردار محمدیان گفت: با تلاش شبانه‌روزی کارآگاهان ما، امروز ۲۴۷ نفر متهم سارق، مالخر و زاغ‌زن دستگیری شده‌اند. او افزود: این افراد در قالب ۵۳ باند فعالیت می‌کردند و از آنها اموال قابل توجهی کشف شده است. به عنوان مثال، بیش از ۵۰۰ دستگاه تلفن همراه، ۲۰ دستگاه انواع خودرو، تعداد زیادی قطعات خودرو و موتورسیکلت از این افراد کشف شده است. فرمانده انتظامی تهران بزرگ با اشاره به دستور فرماندهی فرجا ادامه داد: براساس دستور فرمانده انتظامی کل کشور، هر سارقی که دستگیری می‌شود باید اموال سرقتی نیز از آنها کشف شده و مالخر نیز دستگیر شود.

محمدیان گفت: بیشتر سارقان بلافاصله بعد از سرقت، اموال سرقتی را می‌فروشند، بنابراین دستگیری مالخران برای ما بسیار اهمیت دارد و هر سارق باید مالخر خود را معرفی کند. او افزود: اموال زیادی امروز کشف شده که به مالکانشان باز می‌گردد.

فرماندهی انتظامی تهران بزرگ ادامه داد: برخی از این اموال سرقتی از واحدهای صنفی کشف شده است که نشان می‌دهد حتی افراد با مجوز نیز اموال سرقتی را خریدای می‌کنند. به همین دلیل با هماهنگی با اصناف، دفاتری چاپ و توزیع شد که باید در آن اموال معامله‌شده را ثبت کنند؛ در غیر این صورت، این اموال سرقتی بوده که پنهان کرده بودند و کشف شده است. این افراد مغازه‌هایشان پلمب، مجوز آنها غیرفعال و صفحات آنها در فضای مجازی نیز غیرفعال می‌شود.

## راهکاری برای موفقیت بیشتر در ترک اعتیاد

**ایبسنآ:** آذرخش مگری، عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم‌پزشکی تهران گفت: اگر به معتادان به‌جای مبارزه با وسوسه و بی‌قراری، هدف بدهیم تا انگیزه یافته و آینده مناسبی را تجسم کنند، میزان موفقیت برای ترک اعتیاد بیشتر می‌شود. برای درمان اعتیاد نیازمند یک نگرش جامع هستیم. موضوع درمان اعتیاد در دنیا در حال تغییر است. باید سیستم درمان اعتیاد را بویا نگه داریم. در رویکردهای نوین درمانی در حوزه افسردگی و اعتیاد، موضوع فعالیت‌های لذت‌بخش مطرح است. اگر از فعالیت‌هایمان لذت نبریم، دچار افسردگی و اعتیاد می‌شویم.

او افزود: برجستگی انگیزشی و بدنتظیمی لذت، دو رویکرد در این حوزه هستند. در رویکرد جدید، به دنبال درمان احساس بی‌لذتی، کج‌خلقی، بی‌انگیزگی و بی‌حسی هستیم. هدف‌های زندگی باید به ما حس خوب بدهد. اگر به معتادان به‌جای مبارزه با وسوسه و بی‌قراری، هدف بدهیم تا انگیزه پیدا کند و آینده مناسبی را تجسم کند، میزان موفقیت برای ترک اعتیاد بیشتر می‌شود. انتظار لذت یکی از ارکان مهم سلامت روان است که باید مورد توجه باشد. در رویکرد درمان اعتیاد، باید این موضوع را مورد توجه قرار داد که چه کنیم تا فرد به لذت و ذوق و شوق زندگی بیندیشد.

این روزها یک ویدئوی عجیب از اصفهان در رسانه‌ها به‌سرعت چرخید و تعجب مخاطبان را به دلیل اقدام نسنجیده شهرداری برانگیخت. در این ویدئو یک بیل مکانیکی در حال حفاری سطح زیر یک پل که چند ماه قبل افتتاح شده، در یکی از بزرگراه‌های اصفهان دیده می‌شود. پلی که نامش «صاحب روضات» است و در نقطه‌ای از بزرگراه شهید خراسی اصفهان به صورت غیرهم‌سطح احداث شده تا دو گذر شرقی- غربی صاحب روضات و بهستان را به یکدیگر متصل کند.

در خبرها آمده که این پروژه روز ۲۶ اردیبهشت‌ماه امسال افتتاح شده و در وصف آن مدیران شهری اصفهان توصیفات زیادی به کار برده‌اند. حسین حق‌شناس، معاون حمل‌ونقل شهرداری اصفهان، آن را یکی از افتخارات این دوره شهرداری اصفهان عنوان کرده است. روابط‌عمومی شهرداری اصفهان در زمان افتتاح پروژه با برنهایی که شاه‌بیت آن با عنوان «گرهی که کشوده شده» جلب توجه می‌کرد، به شکل وسیع و همه‌جانبه برای مردم از خوبی‌های این پروژه گفت و علی صالحی، سخنگوی شورای اسلامی شهر اصفهان، درباره آن گفته بود: این پروژه بیش از ۱۵ سال به دلیل شرایط سخت اجرا عملی نشده بود و عمدتا می‌گفتند «نمی‌شود» اما وقتی در مدیریت شهری بعد از مشورت‌ها و بررسی‌های کارشناسی، همه عزم جدی داشتند، با توکل به خدا کار را نشد ر شدنی کرد.

اماسیجه اتفاقی افتاده که افتخار این دوره شهرداری به توصیف مدیران شهری، حالا به نقطه‌ای رسیده که برای جلوگیری از خسارت بیشتر به مردم و همسان‌سازی ارتفاع، نیازمند تراشیدن آسفالت کف بزرگراه است.

**گیرکردن یک تریلی به پل افتتاح‌شده و آغاز ماجرا**

روز ۲۳ مردادماه یعنی حدودا سه ماه بعد از افتتاح رسمی بود که خبر برخورد یک تریلی حامل بار به پل صاحب روضات اصفهان در رسانه‌ها مطرح شد. معاون حمل‌ونقل شهرداری اصفهان در اولین واکنش در روز ۲۴ مردادماه مشکل را به دلیل تردد وسیله با بار غیراستاندارد دانسته و گفته: راننده جرتقبل بدون رعایت ارتفاع مجاز بار و بدون توجه به تابلوی علامت هشداردهنده و ارتفاع‌سنج‌های داخل بزرگراه تردد داشته است و تأکید کرده که تمام بخش‌های طراحی محاسبات و اجرا و احداث پل صاحب روضات به‌عنوان یک سازه مهم ترافیکی شهری منطق با استانداردها و براساس دستورالعمل‌های اجرائی ضوابط و آیین‌نامه‌های طراحی معابر شهری احداث شده است. علی قاسم‌زاده، شهردار اصفهان، در این زمینه پاسخی مشابه ولی با جزئیات بیشتر داده که به شناخت بهتر از مسئله می‌تواند کمک کند. او در یک برنامه رادیویی یک روز بعد از اولین حادثه گفته: بار تریلی غیراستاندارد بوده و ارتفاع پل نسبت به حداقل و حداکثر مجاز آیین‌نامه رعایت شده است، اما ارتفاع حداکثری ندارد؛ در واقع دامنه رعایت‌شده پل صاحب روضات، در مقایسه با دیگر پل‌های رنگ سوم تا حدی پایین‌تر است.

**چالش اختلاف کد ارتفاعی و راه‌حل‌های فنی پیش‌روی شهرداری**

شهردار اصفهان در اظهارنظر خود به رعایت حداقلی آیین‌نامه اشاره کرده، ولی چرا شهرداری آیین‌نامه را حداقلی اجرا کرده؟ با بررسی سوابق اجرای این پروژه، مشخص می‌شود احداث این پل از دید فنی با چالش‌هایی مواجه بود؛ ازجمله اینکه از نظر فنی کد ارتفاعی گذر شرقی و غربی بزرگراه که از طریق این پل به یکدیگر متصل می‌شدند، اختلاف داشت (اختلاف ارتفاع) و پل به‌ناچار باید بالاتر از تراز کندرو و خیابان‌های مجاور احداث می‌شد؛ یعنی برای تأمین ارتفاع ۵٫۲ متری مورد نیاز زیر پل، لازم بود تراز پل بالاتر از تراز کندروه‌های بزرگراه احداث شود که این اقدام نیازمند ایجاد شییب لازم در نقاط اتصال روی پل به خیابان‌های اطراف و کندرو بود و بار مالی بیشتری را نیز به پروژه تحمیل می‌کرد. نکته دیگر تحمیل دل از رعایت حداکثر ارتفاع و اجرا با حداقل ارتفاع مشخص شده در آیین‌نامه به میزان ۴٫۵ متر بود که در این پروژه به‌عنوان راهکار انتخابی در نظر گرفته شده است.

**تکرار حوادث پل صاحب روضات**

اواخر مردادماه بود که خبر حادثه بعدی درباره این پل منتشر شد. افکار عمومی در تکرار موضوع آیین‌نامه می‌شود که فقط بار غیرمجاز باعث تکرار این اتفاق شده و پرشکر است. دادستان عمومی و انقلاب اصفهان در نامه‌ای به شهردار اصفهان درباره این پل خواستار ارائه توضیح تا مدت ۴۸ ساعت می‌شود. البته آن‌گونه که شنیده شده، فقط برخوردها محدود به دو مورد نیز نبوده و حتی قبل از رسانه‌های‌شدن برخورد قبلی در ۲۳ مرداد، اثراتی از چندین برخورد با پل در قریز و تبرهای پیش‌ساخته آن مشهود بوده است.

سرهنگ علی‌اصغر زارع، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی اصفهان، در مصاحبه روز ۱۷ شهریور خود با ایبسنآ، دو حادثه رخ‌داده در این پل را تأیید کرده و آن را به دلیل رعایت‌نشدن ارتفاع ۴٫۵ متر از سوی رانندگان تریلی‌ها می‌داند ولی در توضیحات خود به نکات دیگری نیز اشاره می‌کند: «به طور معمول یک مقداری ارتفاع پل‌ها را بیشتر می‌گیرند. درباره صاحب روضات هم باید بگویم که استانداردهای لازم را دارد، اما ارتفاعش با دو پل دیگر منطق نیست». اشاره او به رعایت ارتفاع ۵٫۲ متری در همه پل‌های مجاور در بزرگراه شهید خراسی اصفهان است که در ادوار

**بررسی وضعیت پل صاحب روضات اصفهان که در شبکه‌های اجتماعی پرحاشیه شد**

# طراحی و اجرای ناقص یا افتتاح ناقص؟

## شهاب کاشانی

امکان عبور ندارند.

**راه باید بخشنده باشد**

رعایت ارتفاع ۴٫۵ متر که مقامات شهری اصفهان به آن استناد می‌کنند، هم‌اندازه ارتفاع مجازی است که قانون برای رانندگان در نظر می‌گیرد، ولی در اجرا هیچ طراح شهری، پل یا تونلی را با این ارتفاع طراحی و اجرا نمی‌کند و بازه ۷۰‌سانتی‌متری را به‌عنوان حد احتیاط در نظر می‌گیرند تا به خودروها و جان مردم خسارتی وارد نشود. اصرار صرف بر رعایت آیین‌نامه مربوطه، در اصل مغلطه‌ای است که مقامات شهری اصفهان با استناد به آن، خود را بدون اشتباه در طراحی و اجرای این پل بدون نگاه جامع و بررسی جوانب موضوع می‌دانند؛ درست مانند اینکه جاده‌ای احداث شود که آسفالت آن امکان این را که خودرویی با سرعت ۱۳۰ کیلومتر تردد کند، نداشته باشد و در زمان تصادف خودروها، گفته شود حد مجاز سرعت فقط ۱۲۰ کیلومتر است و ما فقط برای این حد مجاز طراحی کرده‌ایم! شهروسازان و متخصصان حمل‌ونقل یک اصل کلی پذیرفته‌شده در طراحی شهری دارند؛ آنها معتقدند «راه باید بخشنده باشد» و راه‌سازی به‌گونه‌ای انجام شود که به کسی آسیبی وارد نشود.

**طراحی ناقص یا افتتاح ناقص؟**

با برخوردهای رخ‌داده، ورود مقامات قضائی و حساسیت افکار عمومی، موضوع آسفالت‌تراشی مطرح شده و در شهیریورماه اجرائی می‌شود که فیلم این کار در شبکه‌های اجتماعی دست به دست چرخید. معاون حمل‌ونقل شهرداری اصفهان در اظهارنظری قبل از آسفالت‌تراشی، مشکل را در کف بزرگراه می‌داند و می‌گوید: «در همین مقطع مدنظر، کف بزرگراه به علت توپوگرافی و تأسیسات موجود در موقع ساخت بزرگراه، یعنی حدود ۳۰ سال پیش، به‌گونه‌ای بوده که بالاتر از کف قسمت دیگری از بزرگراه است، یعنی کف بزرگراه در قسمت پل صاحب روضات بالاتر از قبل از آن در محدوده پل روبه‌روی شهید اشرفی اصفهانی است. او معتقد است «از ابتدا پیش‌بینی شده بود تا ارتفاع پل با برداشتن سطح روسازی آسفالتی محقق شود». اگر فرض را بر صحت این ادعا قرار دهیم، چرا پل بدون این اقدام افتتاح شده است تا هم جان و مال مردم تهدید شود و هم این‌گونه افکار عمومی نگران شود؟ قاعدتا پروژه تا تکمیل همه قسمت‌ها ناقص محسوب می‌شود و افتتاح پل و جاری‌سازی ترافیک قبل از تکمیل نیز اقدامی اشتباه و بازی‌کردن با جان شهروندان است که لازم است این موضوع از سوی مقامات قضائی در جریان رسیدگی به پرونده بررسی شود. فاصله چهارماهه زمانی بین زمان افتتاح در اردیبهشت‌ماه و آسفالت‌تراشی در شهریورماه، نشان می‌دهد شهرداری اصفهان یا باید طراحی ناقص پروژه را بپذیرد و بابت آن از مردم عذرخواهی کند یا اجرا و افتتاح ناقص را بپذیرد. از سوی دیگر، چرا سازه‌های هشداردهنده ارتفاع آزاد (گایاری‌سنج) و هدایت به سمت مسیر کندرو در ورودی و رمپ‌های قبل از پل در راستای افزایش اطمینان و ایمنی نصب نشده که این مورد در تذکر رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی استان اصفهان در مصاحبه خود با ایبسنآ نیز آمده است.

**وضعیت نامیدکننده شهرداری اصفهان در مقایسه با گذشته خود**

شهرداری اصفهان همواره به‌عنوان یکی از برندهای مدیریت شهری در کشور شناخته می‌شد. تمیزی اصفهان و مدیریت چابک و معمولا با نقص کم آن در افکار عمومی جایگاه خوبی دارد و این مسئله از نظراتی که کاربران شبکه‌های اجتماعی برای ویدئوی آسفالت‌تراشی زیر پل صاحب روضات نوشتند نیز واضح است. اما این دو نقطه مثبت، در دوره ششم به پاشنه آشیل شهرداری اصفهان تبدیل شده، زیرا شهرداری با تغییر نظم جمع‌آوری زباله در شهر که با هدف کاهش هزینه‌های شهرداری در مقایسه با گذشته صورت گرفت، هم اصفهان را از تمیزی دور کرد، هم مردم را ناراضی کرد و هم طبق شنیده‌ها نه‌تنها هزینه‌ها را کاهش نداد، بلکه با سرویس‌های اضافه، افزایش هزینه نیز به وجود آمد. علی قاسم‌زاده، شهردار فعلی اصفهان، از چهره‌های سیاسی اصولگرای استان است که سوابقش را بیشتر در مدارس و آموزش و پرورش دولت نهم برمی‌گردد. درخواست احداث در حوزه‌های پرورشی و مدیریت فرهنگی می‌توان پیدا کرد. دوره‌های حضور او در شهرداری نیز به معاونت فرهنگی شهرداری مربوط می‌شود. انتخاب او به‌عنوان شهردار اصفهان یکی از انتخاب‌های پرحاشیه و البته غیرقانونی دوره حضور وحیدی در وزارت کشور بود، زیرا مدرک تحصیلی او یعنی کارشناسی الهیات از دانشگاه تهران و کارشناسی ارشد و دکتری مشاوره از دانشگاه اصفهان با آیین‌نامه انتخاب شهرداران مغایرت داشت و وزیر وقت کشور حکم او را خارج از این چارچوب قانونی مانند حکم شهردار تهران و چند شهردار دیگر ابلاغ کرد و وضعیت مشابه آنچه در مدیریت شهری تهران رخ داده، در اصفهان نیز به وجود آمد.



## سرنوشت کودکان کارگران معدنچو چه می‌شود؟



**سه‌نژاد ناکی، عکاس شرق:** به خانه یکی از کارگران مفقودشده در معدنچو رفته بودیم. همه شیون می‌کردند جز همسر و پسر کارگری جوان که دیگر قرار نبود برگردد.

چشم‌هایش برابم نماد حال‌واحوال این روزهایمان بود....

هنگامی که به منزلشان رفتیم، همه در برزخ ترس و امید بودند و در انتظار معجزه.

همسرش برای یک لقمه نان حلال رفته بود و چه نانی حلال‌تر از نان کارگر معدن....

برخلاف خانواده‌های کمتر صحبت می‌کرد و بیشتر مواظب فرزندانش بود که بیش از این آسیبی نبینند. وقتی یکی از اعضای خانواده با غرور می‌گفت که این پسر دیگر قصدی برای درس خواندن ندارد و گفته که از حالا به بعد می‌خواهد کار کند و خرجی مادر و خواهر نوزادش را بدهد، همه سری از روی تحسین برایش تکان می‌دادند. اما او با چشمان غمزده فقط به در نگاه می‌کرد و می‌گفت همسر رفته و نیامده. پسرش درس نخواند که چه شود؟ جز این است که با جای پای پدر زحمتکش خواهد گذاشت؟ قرار است آینده‌ای درخشان‌تر در انتظارش باشد؟ حال عجیبی بود. می‌گفت الان مردم هم نمی‌دانند باید به من تسلیم بگویند یا آرزوی سالم پیداشدن همسرم را بکنند. هرچه بود، خیلی زود گذشت... .حین تهیه گزارش تلفن زنگ خورد و خبر پیداشدن پیکری را دادند که دو روز در معدن محبوس شده بود. دیگر ندیدیمش ولی کورسوی امید و غم‌واندوه فراوانی که در چشم‌هایش بود، برابم نمادی از حال‌واحوال این روزهایمان بود....

## رفع تهدیدهای زیستگاه یوزپلنگ آسیایی از اولویت‌هاست

ایبسنآ: رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به رویکرد این سازمان در حفاظت از یوزپلنگ آسیایی گفت: ابتدا باید تهدیدها و مشکلات زیستگاه‌ها را رفع کنیم و به موازات آن پروژه تکثیر در اسارت را دنبال می‌کنیم، اما اولویت رفع موانع حضور یوز در زیستگاه‌هاست. این مشکلات در تعامل با دستگاه‌هایی مثل وزارت راه و شهرسازی و سایر وزارتخانه‌های صاحب پروژه در این مناطق رفع خواهد شد. شینا انصاری در گفت‌وگو با ایسنا درباره برنامه سازمان حفاظت محیط زیست برای حفاظت از یوزهای در اسارت و یوزهای باقی‌مانده در زیستگاه‌ها، اظهار کرد: برنامه‌های مصوبی در

این زمینه داریم که باید دنبال کنیم. اولویت اول ما زیستگاه‌ها هستند. ابتدا باید تهدیدها و مشکلات زیستگاه‌ها را رفع کنیم و به موازات آن پروژه تکثیر در اسارت را دنبال می‌کنیم، اما اولویت رفع موانع حضور یوز در زیستگاه‌هاست. این مشکلات در تعامل با دستگاه‌هایی مثل وزارت راه و شهرسازی و سایر وزارتخانه‌های صاحب پروژه در این مناطق رفع خواهد شد.

او درسایه استفاده از ظرفیت جوامع محلی و سمن‌های برای

جلوگیری از انقراض یوزپلنگ گفت: یکی از رویکردهای ما در

### نگاه

## اقامه دعوی شرکت صنایع پتروشیمی مازندران علیه سازمان حفاظت محیط زیست

مدیر کل دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: شرکت صنایع پتروشیمی مازندران بار دیگر علیه سازمان حفاظت محیط زیست اقامه دعوی کرده است.

به گزارش ایرنا از روابط عمومی سازمان حفاظت محیط زیست، سیدحسین موسوی افزود: مستند بر قانون سندن آمایش سوزمین و مصوبه هیئت وزیران در سال ۱۳۸۱،احداث پتروشیمی در شهرهای شمالی کشور ممنوع اعلام شده است. به همین دلیل شرکت صنایع پتروشیمی مازندران ملزم به تحویل ۹۵ هکتار از اراضی مرتفی درحکمی می‌شود که در نزدیکی تالاب بین‌المللی میانکاله است.

او اظهار کرد: به‌رغم تحویل زمین و اخذ مجوز از وزارت نفت، تاکنون سازمان حفاظت محیط زیست به استناد قوانین‌ومقررات فوق‌الذکر برای شرکت یادشده مجوزی صادر نکرده و صادر نخواهد کرد. در ادامه شرکت مذکور در عدم موفقیت در اخذ مجوز از سازمان، اقدام به طرح شکایت علیه رئیس سابق سازمان در دادسرای کارکنان دولت کرد که به پیگیری مجدانه و مستمر در مرحله دادسرا قرار منع تعقیب صادر شد که شرکت مزبور به این قرار نیز اعتراض کرد و در ادامه پرونده به دادگاه کارکنان دولت ارجاع داده شد و سرنجام قرار منع تعقیب صادره از دادسرا مجددا تأیید و ابلاغ شد.

او تأکید کرد: با عدم صدور مجوز از سازمان و لغو و ابطال مجوز صادره از وزارت نفت وفق ماده ۱۶ قرارداد واگذاری اراضی از منابع طبیعی به شرکت مذکور، اراضی ۹۵ هکتاری واگذارشده به شرکت می‌بایست به بیت‌الامال اعاده و تحویل دولت نهاد کشاورزی شود. مدیرکل دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست تأکید کرد: شرکت مذکور بعد از نایمیدی در پیگیری قضائی مجددا در دیوان عدالت اداری علیه سازمان حفاظت محیط زیست اقامه دعوی کرده که در حال بررسی و رسیدگی است. امیدواریم با استمرار حمایت‌ها و پیگیری‌های معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، دولت نهم برمی‌گردد. درخواست احداث پتروشیمی در این منطقه در سال ۱۳۸۶ به جریان افتاد و مانند هر پروژه‌های، با کش‌وقوس‌های زیادی همراه بود. البته در دوره‌ای مسکوت ماند اما دوباره در دولت دوازدهم موضوع مطرح و در جلسه ۱۷ اسفند ۱۳۹۹ به پیشنهاد وزارت نفت و با ادعای ایجاد زیرساخت‌های لازم برای رفع نیاز صنایع پایین‌دستی پتروشیمی، ایجاد اشتغال پایدار و با رویکرد آمایش سرزمینی از طریق اجرای طرح‌های پیشران صنعت پتروشیمی و نیز با تأکید بر تکمیل زنجیره ارزش متانول-پروپیلن به استناد اصل ۱۳۸ قانون اساسی، مصوب شد.

تصویب این پروژه که در تقابل با محیط زیست بود، موجب ناراحتی دوستداران محیط زیست شد. این رنجش خاطر در ۲۳ اسفند ۱۴۰۰ به اوج رسید؛ چون آن زمان همه خبردار شدند که کلنگ احداث پتروشیمی میانکاله به زمین زده شده است و مجریان آن از تعطیلات نوروز استفاده و اقدام به فسخ‌کشی کردند. بعد از آن دوستداران محیط زیست و هم‌پای آنها، سازمان حفاظت محیط زیست با جدیت مقابل چنین طرحی که گزارش ارزیابی محیط زیستی نداشت ایستادند و همان زمان نامه توقف طرح از سوی سازمان محیط زیست به مدیرعامل شرکت پتروشیمی امیرآباد مازندران ارسال و تأکید شد که اگر قرار است مجوزی برای این طرح صادر شود، باید مطالعات تکمیلی انجام و مورد تأیید این سازمان قرار گیرد. همان زمان کارزاری با عنوان درخواست توقف احداث پتروشیمی در تالاب بین‌المللی میانکاله و هشک «پروژه پتروشیمی میانکاله را متوقف کنید» راه افتاد که در آن از وزیر نفت و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست خواسته شد از ساخت پتروشیمی در حریم میانکاله جلوگیری کنند. درنهایت وزارت نفت در نامه‌ای در تاریخ ۱۴۰۲/۷/۳۰ از ابطال موافقت‌نامه احداث پتروشیمی میانکاله به دلیل عدم اخذ مجوز زیست‌محیطی و ناترازی گاز طبیعی در کشور خبر داد و این پرونده بسته شد.