خبر

علت لغو عضویت ایران در کمیسیون مقام زن به روایت خزعلی

به نوشته سایت رصد؛ معاون امور زنان و خانواده لغو عضویت ایران در کمیسیون بین المللی مقام زن را غیر قانونی و خارج از رویه معمول دانست و خاطر نشان کرد: ایران کمتر از ۹ ماه پیش به عضویت کمیسیون مقام زن با رای گیری درآمد. این مطلب با ۴۳ رای از ۵۴ رای اعضاء صورت گرفت. متاسفانه الان با جوسازی ها و حرکت‌های رسانه‌ای و ایجاد نوعی رویه غلط که در سازمان ملل معمول نبوده برخی کشورها نسبت به لغو عضویت ایران از این کمیسیون اقدام کردند. در حالی که مشابه این موارد و این اعتراضات در کشورهای دیگر حتی خیلی بیشتر وجود داشته، اما هیچ گاه چنین پیشنهادی داده نشده بود.

تیراندازی به کارمند دانشگاه علامه طباطبائی برای دومین بار

یکی از کارمندان دانشگاه علامه طباطبائی روز یکشنبه با شلیک گلوله مورد سوءقصد فردی ناشناس قرار گرفت.به نوشته همشهری آنلاین یکی از کارمندان بخش آموزش دانشگاه علامه طباطبائی حوالی ساعت هفت صبح، هنگام سوار شدن به سرویس رفت و آمد دانشگاه، برای دومین بار در سال جاری با شلیک گلوله مورد سوءقصد فردی ناشناس قرار گرفت. از انگیزه و اهداف ضارب اطلاعی در دست نیست و تاکنون مقصر یا مقصران این حادثه شناسایی نشده اند.مسئولان دانشگاه خواستار پیگیری موضوع و شناسایی هر چه سریع تر عوامل این سوء قصد از مراجع ذی صلاح هستند.براساس گزارش روابط عمومی دانشگاه علامه طباطبائی، این کارمند ۲۹ شهریور امسال نیز برای نخستین بار با سه گلوله مورد سوءقصد قرار گرفت و تا حد زیادی بهبودی یافته بود. وی در حال حاضر جراحی شده و در بخش مراقبت‌های ویژه بستری است و روند درمان خود را طی می کند.

صدور احکام عوامل تهدید رانندگان در جاده‌ها

میزان نوشت: رئیس کل دادگستری استان هرمزگان از صدور احکام اولیه دادگاه انقلاب در خصوص چهار نفر از متهمین ایجاد ناامنی در جاده‌های جنوب کشور و تهدید رانندگان به اعتصاب خبر داد.مجتبی قهرمانی رئیس کل دادگستری استان هرمزگان اعلام کرد: احکام اولیه چهار نفر از متهمین که در آذرماه امسال با تهدید و تحریک رانندگان به اعتصاب دست به اقدامات خرابکارانه زده بودند در محاکم انقلاب استان صادر شده است.وی در ادامه افزود: یکی از متهمین به علت تشکیل و عضویت در گروه با هدف برهم زدن امنیت کشور به ۱۰ سال حبس و یکی دیگر از متهمان به ۵ سال حبس محکوم شد.قهرمانی تصریح کرد: دو متهم دیگر نیز به اتهام اخلال در نظم عمومی و تخریب عمدی شیشه‌های کامیون‌ها هرکدام به یک سال حبس و پرداخت خسارت از باب مجازات تکمیلی محکوم شده‌اند.وی خاطرنشان کرد: بر اساس احکام صادر شده از دادگاه انقلاب، هر یک از متهمین مکلف هستند نسبت به تهیه و نصب ۵۰ عدد تابلو و علائم راهنمایی و رانندگی نیز اقدام کنند. رئیس کل دادگستری استان هرمزگان همچنین با اشاره به اینکه هیچ یک از این متهمین، راننده و فعال حوزه حمل و نقل نیستند، یادآور شد: این افراد بدون هیچگونه ارتباطی با حوزه حمل و نقل قصد داشتند با تحریکات خود و بنابر ادعای که خودشان دارند تحت تأثیر تبلیغات شبکه‌های معاند نسبت به ایجاد اخلال در فعالیت رانندگان شریف اقدام کنند.مجتبی قهرمانی تأکید کرد: پرونده این افراد در خصوص ارتباط با سرویس‌های معاند و جاسوسی همچنان مفتوح است و اتهامات آن‌ها در دست بررسی است که احکام آن متعاقباً اطلاع رسانی خواهد شد.وی با بیان اینکه متهمان متواری این پرونده نیز تحت تعقیب هستند، بیان داشت: اقدامات مراجع قضایی، انتظامی و امنیتی برای دستگیری تمامی عوامل ناامن کننده جاده‌های کشور ادامه دارد و مرتکبین چنین جرایمی با برخورد قاطع و بدون اغماض دستگاه قضایی مواجه خواهند شد.رئیس کل دادگستری هرمزگان در پایان با تأکید بر اینکه رسیدگی به جرایم متهمان، دقیقاً طبق قانون صورت گرفته است، خاطرنشان کرد: این افراد از اتهام‌های سنگین‌تری از جمله «اخلال در حمل و نقل» و «اخلال در نظام اقتصادی» مبرا شده‌اند، زیرا با استعلامی که از ادارات متولی این حوزه صورت گرفته است، در سه روزی که متهمین فراخوان داده و اقدام به تحریک و تهدید رانندگان به اعتصاب نموده‌اند نه تنها اخلالی در امر حمل و نقل به وجود نیامده است، بلکه با بی توجهی رانندگان شریف به فراخوان ضد انقلاب و طبق آمار، حدود ۱۱ درصد هم صدور بارنامه‌های حمل و نقل افزایش داشته است.

حکم ۱۰ سال زندان برای دعوت کامیون‌داران به اعتصاب

دادگاه انقلاب استان هرمزگان ۲ نفر را به اتهام دعوت رانندگان به اعتصاب در جریان اعتراضات اخیر به ترتیب به ۱۰ و ۵ سال زندان محکوم کرده است.به گزارش اسکان‌نیوز مجتبی قهرمانی رئیس کل دادگستری استان هرمزگان از صدور احکام اولیه، ۴ نفر خبر داده و می‌گوید که این افراد در آذرماه امسال «با هدف برهم زدن امنیت کشور» رانندگان کامیون را دعوت به اعتصاب کردند.او گفت که یکی از متهمان به ۱۰ سال و یکی دیگر به ۵ سال زندان محکوم شده است. به گفته رئیس کل دادگستری استان هرمزگان دو متهم دیگر هم با اتهام «اخلال در نظم عمومی و تخریب عمدی شیشه های کامیون‌ها هر کدام به یک سال حبس و پرداخت خسارت» محکوم شدند.در این حکم آمده که هر یک از متهمان «مکلف به تهیه و نصب ۵۰ عدد تابلو و علائم راهنمایی و رانندگی هستند.»

بررسی میزان آلایندگی ماشین‌های فرسوده

خودروهایی که آلودگی جابه‌جا می‌کنند

همدلی| ستاره لطفی- آلودگی این روزهای هوای تهران، نگاه‌ها را به سمت منبع این آلودگی و آلاینده‌ها جلب کرده است. خودروهای فرسوده یکی از مقصران اصلی آلودگی هوای پایتخت است. آن گونه آمارها می‌گوید ۱۰ درصد خودروها در تهران به سن فرسودگی رسیده اند. همچنین حدود ۶۰۰۰ دستگاه اتوبوس در این شهر تردد می‌کند که ۷۰ درصدشان فرسوده است. به گواه کارشناسان در شهر تهران حدود ۳۸ درصد از انتشار آلاینده‌ها سهم ناوگان فرسوده است. بدیهی است که نوسازی یا از رده خارج کردن این خودروها به همین میزان در کاهش آلودگی هوای تهران مؤثر است.

خودروهای فرسوده فقط متعلق به تهران نیستند. درصد فرسودگی ناوگان حمل و نقل در کشور به خصوص در بخش حمل و نقل عمومی بسیار بالاست و مطابق آمار پلیس راهور ناجا ۷۴ درصد از اتوبوس‌های درون شهری گازسوز، ۷۹ درصد از اتوبوس‌های درون شهری دیزلی، ۵۵ درصد از تاکسی‌ها، ۵۰ درصد از اتوبوس‌های برون شهری، ۲۴ درصد از کامیون‌ها و ۷۶ درصد از موتورسیکلت‌ها در کل کشور فرسوده هستند. همه این آمارها از وضعیت بحرانی ناوگان وسایل نقلیه فرسوده در کشور حکایت دارد که علاوه بر معضل آلودگی هوا، دلیل مشکلات دیگری مانند تصادفات و افزایش سرانه مصرف سوخت و ... نیز در کشورهستند.

تلخ‌تر آن که به گواه مسئولان، از مجموع حدود ۳۵ میلیون دستگاه وسیله نقلیه پلاک شده در کشور بیش از ۱۱ میلیون دستگاه فرسوده هستند. جولان خودروهای فرسوده در جاده‌های شهری و برون‌شهری کشور در حالی است که در ماده ۱۰ قانون سامان‌دهی صنعت خودرو، تردد و حمل بار و مسافر توسط وسایل نقلیه فرسوده ممنوع شده است.

طرح‌های شکست خورده اسقاط خودروهای فرسوده

طرح‌های زیادی برای اسقاط خودروهای فرسوده توسط دولت ارائه شده است. طرح‌های که تاکنون توفیق چندانی حاصل به همراه نداشته است. از حدود ۲۰ سال پیش سازمان محیط‌زیست طرح جایگزینی خودروهای فرسوده را به اجرا گذاشت و برای اجرایی شدن این طرح بودجه‌ای درنظر گرفت و در آغاز عملیاتی شدن این طرح توانست تعدادی خودرو فرسوده را تعویض کند، اما برای ادامه طرح اعتبار بیشتری لازم بود که با کافی نبودن بودجه مالی طرح در ادامه راه متوقف شد.

در سال ۱۳۹۶ نیز دولت، خودروسازان را مکلف کرد به ازای تولید هر محصول با مصرف سوخت هشت تا ۸.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر، یک خودرو فرسوده را اسقاط و برای تولید خودروهایی با مصرف بیش از ۸.۵ لیتر نیز یک خودروی دیگر را اسقاط کنند، همچنین واردکنندگان به ازای هر یک دستگاه خودرو وارداتی، بسته به میزان مصرف سوخت آن باید بین ۴ تا ۸ خودرو فرسوده را از رده خارج کنند.

این مصوبه دوماه بعد با دخالت وزارت صمت و خودروسازان لغو شد. تنها واردات خودرو بود که به اسقاط خودروهای فرسوده کمک می‌کرد که از سال ۱۳۹۷ ورود آنها نیز ممنوع شد، همچنین طبق قوانین در ازای شماره‌گذاری هر موتور بنزینی باید یک موتور فرسوده اسقاط می‌شد. در ازای شماره‌گذاری هر ۳ دستگاه خودرو دیزلی یورو ۵ باید تعدادی خودرو (با ظرفیت گواهی مشابه) اسقاط می‌شد، اما این قوانین نیز اجرایی نشدند.

در حالی طرح‌های از رده خارج کردن خودروهای فرسوده یکی پس از دیگری در کشور متوقف می‌شود که تجربه کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد که وظیفه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده برعهده خودروسازان است. خودروسازان با ارائه وام، برنامه‌ها و تخفیف‌های ویژه در محصولات جدید، مالکان خودروهای فرسوده را مجاب به تعویض خودروهای قدیمی خود با خودروهای جدید می‌کنند.

اما در ایران تصدی دولت و انحصاری بودن تولید خودرو و زدوبندهای آنها موجب شده است که خودروسازان داخلی نه‌تنها در ارتقای فناوری خودروها تلاش نکنند بلکه خودروها را به دشواری و با هزینه زیاد در اختیار مصرف‌کنندگان قرار دهند.

حدف استاندارد یورو ۶ توسط دولت سیزدهم

حدف استاندارد یورو ۶ که توسط دولت سیزدهم تصویب شد یکی دیگر از مشکلات این حوزه است.

ماده ۴ آئین نامه فنی ماده ۲ قانون هوای پاک، حداقل سطح مجاز استاندارد آلایندگی را برای وسایل نقلیه تولید داخلی و وارداتی تعیین کرده است. اما در اواخر سال گذشته هیأت دولت اصلاحیه‌ای در خصوص این ماده تصویب کرد که بر اساس آن الزام استاندارد آلایندگی یورو ۶ برای خودروهای تولید داخلی حذف شد و به فاصله کمتر از ۹ ماه هیأت دولت مصوبه دیگری در این خصوص ارائه کرد که طی آن الزام استاندارد آلایندگی یورو و۶ برای کلیه خودروهای وارداتی بنزینی و دیزلی نیز حذف شده و به این ترتیب حداقل سطح مجاز آلایندگی برای خودروهای بنزینی وارداتی برابر یورو و۵ و برای کلیه خودروهای دیزلی وارداتی نیز برابر EEV خواهد بود.

روی خوش نشان دادن به استاندارد یورو ۵ در حالی است که اتحادیه اروپا از سال ۲۰۱۴ تولید و ورود خودروهای یورو و۵ به این اتحادیه را ممنوع کرده است، اما در ایران این استاندارد برای حداقل ۲ تا ۳ سال آینده تمدید شده است.

مصرف بی‌رویه بنزین

مصرف بی‌رویه بنزین نیز از عوامل دیگرآلودگی هوای تهران است. تحقیقات نشان می‌دهد، تردد خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده علاوه بر افزایش حجم آلاینده‌های هوا باعث بالا رفتن مصرف سوخت در کشور می‌شود. به تازگی جلیل سالاری، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی در مورد بالا بودن مصرف سوخت در کشور به رسانه‌ها گفت: سالانه یک میلیون خودرو به چرخه حمل و نقل اضافه می‌شود بدون آنکه خودرویی از چرخه خارج شود. باید شرایط اسقاط را فراهم کنیم و استاندارد تولید خودرو را نیز افزایش دهیم، در حالی که خودروها در جهان به‌ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش ۴ لیتر بنزین مصرف می‌کنند، این رقم در کشور ما ۱۰ لیتر است.

دو سال پیش، «مسعود تجریشی»، معاون وقت محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست گفته بود: «اگر شما بهترین سوخت را هم داشته باشید ولی میانگین مصرف شما بین ۱۰ الی۱۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در شهرها باشد (در حالی‌که استاندارد آن در دنیا حداکثر ۶ لیتر است) این موضوع منجر به تولید آلاینده می‌شود و باعث می‌شود تأثیر سوخت در آلایندگی زیاد شود.»

آب پاکی چمران روی دست تهرانی‌ها:

فعلا واگن جدیدی به مترو اضافه نمی‌شود

همدلی| دوشب پیش بود که چمران آب پاکی را روی دست تهرانی‌ها ریخت. چرا؟ با افزایش هزینه‌های تردد و قطعات ماشین و قیمت بنزین تهرانی‌ها ترجیح می‌دهند بیشتر از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنند؛ اما با یک مشکل جدی آن هم در زمان اوج مسافر؛ یعنی ۷ تا ۹ صبح و ۴تا ۷ شب مواجهند، آن هم افزایش بیش از اندازه مسافر و فشار زیاد است تا حدی که مسافران گاهی مجبورند برای سوار شدن به قطار، از خیر سه یا چهار قطار بگذرند.در این شرایط که کرونا به کشور بازگشته هم این اوضاع نگران کننده‌تر شده و یکی از درخواست‌های اساسی از شهرداری کاهش فاصله ورود قطارها به ایستگاه و افزایش قطار است؛ اما چمران، رئیس شورای شهر تهران اعلام کرده حداقل تا ۱۵ ماه آینده واگن جدیدی به ناوگان مترو تهران اضافه نخواهد شد.

او درباره این ماجرا توضیح داد: «شهرداری برای ۱۱۳ دستگاه قرار داد بسته، واگن‌هایی که قرار است در داخل ساخته شود و اضافه کردن این‌ها به ناوگان حمل و نقل هم دست‌کم ۱۵ ماه طول می‌کشد؛ البته ما حدود ۴۰۰ واگن داریم که باید بازسازی بشود.»

او درباره مهم‌ترین وسیله حمل و نقل در تهران که مترو است، ادامه داد: «مهم‌ترین وسیله حمل و نقل در تهران مترو است و برنامه ما این بوده که متروی تهران روزانه ۱۰ هزار سفر داشته باشد، اما این اتفاق در حال حاضر رخ نمی‌دهد، چون تعداد واگن‌های مترو کم است و حدود پنج یا شش سال است که کلا واگنی خریداری نشده و واگنی اضافه نشده و آن مواردی هم که خراب شده، یدکی‌اش را نیاوردند که تعمیر کنند. به همین دلیل از رده خارج شده است. دست‌کم ما هزار واگن کم داریم به علاوه آن ۴۰۰ واگنی که نیاز به تعمیر دارد.»

اتفاقی تازه برای مترو

حالا با تمام وضعیتی که خط ۱,۲,۳,۴,۵,۶,۷ دارند اعلام شده که قرار است خط ۱۰ راه اندازی شود. علیرضا رحیمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر کرج(روز گذشته یکشنبه و در گفت‌وگو با ایسنا)با بیان اینکه فاز ۱ خط ۲ متروی کرج از ۴۵ متری گلشهر تا چهارراه طالقانی ۲۲ بهمن افتتاح می‌شود، گفت: روزی که این پروژه شروع شد، تکمیل هر کیلومتر از مترو حدود ۳۰۰ میلیارد تومان هزینه داشت ولی امروز به حدود هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان رسیده است. در دوره قبل، علی‌رغم اینکه این متروی کرج با مشکلاتی مثل تامین برق، ریل گذاری و ... مواجه بود، چندین بار خبرهایی مبنی بر بهره برداری از آن منتشر شد که در نهایت این اتفاق نیفتاد.

این مسئول تاکید کرد: با گذشته یک سال و چهارماه از فعالیت شورای ششم، امروز به نقطه‌ای رسیدیم که می‌توان گفت این پروژه ۲۲ بهمن ماه به بهره‌برداری می‌رسد.

وی ابراز کرد: در بازدیدی که از ایستگاه f تا k ۴۵ متری گلشهر تا چهارراه طالقانی صورت گرفت مشخص شد همه اقدامات لازم برای بهره‌برداری از این پروژه صورت گرفته و با ورود رام هفت واگنه به ریل، انتظار شهروندان برای بهره برداری از این پروژه به پایان می‌رسد.رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر کرج گفت: البته بعد از ورود رام به ریل بین ۴۸ ساعت تا ۲۰ روز زمان لازم است که با حرکت قطار در ریل ایرادات احتمالی رفع شود و بعد از آن دیگر مساله‌ای باقی نمی‌ماند.رحیمی توضیح داد: این مسیر حدود ۴۵ درصد پیشرفت داشته و در صورت تامین اعتبار، تا پایان دوره ششم می‌توانیم ایستگاه k تا q(شهید سلطانی) را هم تحویل دهیم تا خط حداقل ۱۵ کیلومتری را در کرج راه‌اندازی کرده باشیم. این افق بلند شورای ششم در این خصوص است.

بهره برداری از مسیر k تاq حداقل به سه هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد که تامین آن منوط به حمایت دولت است.عضو شورای شهر کرج در پاسخ به اینکه انتقاداتی مبنی بر اینکه بهره‌برداری از ایستگاه f تا k گرهی از مشکل ترافیک کرج حل نمی‌کند وجود دارد، افزود: این ایستگاه‌ها به نوعی به صورت نمادین هستند و قبول داریم که نقش به‌سزایی در کاهش ترافیک شهر ندارند ولی چه باید می‌کردیم، پروژه‌ای که شهروندان دو دهه منتظر بهره‌برداری از آن هستند را با این همه هزینه‌کرد رها می‌کردیم؟وی با بیان اینکه امروز تکمیل هر کیلومتر از قطار شهر بین ۱۳۰۰ تا ۱۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد، گفت: قبول داریم مسیری که قبلا تعریف شده به نوعی نمادین است ولی نه شورای ششم بلکه هر شورای دیگری هم باشد با توجه به مطالبه مردم و فشار افکار عمومی چاره‌ای جز تکمیل آن ندارد.

خط ۱۰ از کجا می‌گذارد؟

خط ۱۰ متروی تهران به طول تقریبی ۴۳ کیلومتر است. این خط با بیشتر خطوط موجود متروی تهران (خطوط ۱، ۳، ۴، ۵، ۶ و ۷) و خطوط آتی متروی تهران تقاطع خواهد داشت. این خط در شرق تهران در محدوده فلکه دوم تهران‌پارس (تقاطع با توسعه شرقی خط ۴ متروی تهران) شروع و با عبور از بزرگراه شهید بابایی به سمت غرب و قطع بزرگراه‌های شهید باقری، امام علی (ع) و شهید صیاد شیرازی در ایستگاه نوبنیاد با خط ۳ متروی تهران تقاطع دارد. در ادامه مسیر با عبور از بزرگراه صدر تقاطع با ایستگاه شهید صدر از خط ۱ متروی تهران، عبور از بزرگراه مدرس، چهارراه پارک‌وی، بزرگراه شهید چمران، نمایشگاه بین‌المللی، میدان کاج، خیابان سرو، تقاطع با ایستگاه میدان کتاب از خط ۷ متروی تهران و بلوار کوهستان به سمت بزرگراه نیایش متمایل و در امتداد بزرگراه آبشناسان، شهران و بلوار کوهسار، با خط ۶ متروی تهران در ایستگاه کوهسار تقاطع خواهد داشت. در ادامه با عبور از بزرگراه شهید همت و بزرگراه آزادگان با خط ۹ متروی تهران متقاطع شده و به سمت غرب در منطقه ۲۲ از خیابان یاس نهم، میدان اتریش، میدان ساحل، بلوار شهید جوزانی و ضلع شمالی دریاچه شهدای خلیج‌فارس(چیتگر) و امتداد آن به سمت ایران‌مال و شهرک شهید خرازی درنهایت به ایستگاه متروی وردآورد از خط ۵ متروی تهران متصل خواهد شد. مسیر خط ۱۰ متروی تهران یکی از طولانی‌ترین و پرتقاطع‌ترین خطوط متروی خاورمیانه می‌باشد.

نکته اصلی ماجرا این است که وقتی نیاز به این تعداد واگن هست و شهرداری تهران توانایی تامین تنها ۱۱۳ مورد از آن را تا ۱۵ ماه آینده ندارد، چگونه می‌خواهد تا ۲۲ بهمن خط ۱۰ به طول ۴۳ کیلومتر را افتتاح کند؟

خبر

بحران فرونشست زمین در ۵ نقطه تهران

ایسنا نوشت: مدیرکل دفتر مخاطرات، زیست‌محیطی و مهندسی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی با بیان اینکه ۵ شهرستان استان تهران بیشتر در معرض خطر فرونشست هستند، گفت: فرونشست از سمت اتوبان آزادگان کمتر به درون شهر تهران کشیده شده که امیدواریم این پدیده در همان منطقه کنترل شود و بیشتر از این وارد محدوده‌های شهر نشود.دکتر رضا شهبازی درباره موضوع فرونشست در سه منطقه جنوب، جنوب غرب استان تهران و همچنین اصفهان هشدار داد و گفت: پدیده فرونشست زمین همچون تهدیدی بزرگ برای شهرهای بزرگ مثل پایتخت است.شهبازی با تاکید بر اینکه فرونشست موضوع تازه‌ای نیست و در جنوب غرب پایتخت و تقریباً در تمام پهنه‌هایی که طی ۲۰ سال گذشته برداشت بی‌رویه آب و کشاورزی انجام شده، به نوعی درگیر موضوع فرونشست شده‌اند، خاطرنشان کرد: در بخشی از جنوب غرب شهر تهران که ضخامت رسوبات زیاد و ریز هستند، فرونشست دارای سابقه ۲۰ ساله است و اولین گزارش‌های مربوط به فرونشست در کشور از این منطقه ارائه و مستند شد و متاسفانه پس از آن در بسیاری از دشت‌های کشور و پیرامون شهرهای بزرگ فرونشست افزایش پیدا کرد.مدیرکل دفتر مخاطرات، زیست‌محیطی و مهندسی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور، عامل اصلی بروز فرونشست از نظر زمین‌شناسی را برداشت بی‌رویه و تخلیه منابع آب زیرزمینی عنوان کرد و ادامه داد: در بروز فرونشست تعادلی بین میزان تخلیه آب و تغذیه آبخوان وجود ندارد و پس از تخلیه آب فضای بین رسوبات آبخوان و سفره‌های آب زیرزمینی با آب جایگزین نمی‌شود که این امر منجر به فشردگی تدریجی زمین می‌شود و این فشردگی در سطح زمین به صورت فرونشست نمایان می‌شود و نشانه‌ها و آثار مخربی را از خود به جای می‌گذارد.وی درباره مناطقی در جنوب غرب تهران که هشدار برای فرونشست در آن جدی‌تر هستند، اظهار کرد: شهرستان‌های «صباشهر»، «نسیم‌شهر»، «اسلامشهر»، «رباط‌کریم» و «شهریار» جزو مناطق کشاورزی و دشت‌هایی با رسوبات ریزدانه بوده‌اند و در حال حاضر علاوه بر کشاورزی مراکز جمعیتی بسیار فشرده و پرتراکم در آنها به وجود آمده است.شهبازی ادامه داد: مناطق ذکر شده بیشتر در معرض خطر فرونشست هستند و بنا به دلایل زمین‌شناسی فرونشست از سمت اتوبان آزادگان کمتر به درون شهر تهران کشیده شده که امیدواریم این پدیده در همان منطقه کنترل شود و بیشتر از این وارد محدوده‌های شهر نشود. وی درباره تدابیری که بایستی برای پیشگیری از تبعات ناشی از بروز فرونشست احتمالی زمین اندیشیده شود و دستگاه‌های پیشتاز در این زمینه، گفت: فرونشست به‌طور مستقیم با برداشت بی‌رویه آب از منابع زیرزمینی ارتباط دارد و طبق آمار و اخبار میزان مصرف نسبت به میزان ذخیره آب بیشتر است که بر همین اساس بایستی بدانیم که این میزان برداشت آب اضافه از کجا تامین می‌شود.به نقل از روابط‌عمومی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور، مدیرکل دفتر مخاطرات، زیست‌محیطی و مهندسی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور ادامه داد: آبی که به‌طور اضافی مصرف می‌شود، به منابع آب زیرزمینی فشار می‌آورد و تا زمانی که نتوانیم تعادلی بین بهره‌برداری از منابع آب زیرزمینی و میزان ذخیره ایجاد کنیم، این روند ادامه دارد.وی با بیان این‌که ایجاد تعادل بین ذخیره و مصرف آب به عهده وزارت نیرو و سازمان آب و فاضلاب است، تصریح کرد: البته بیشترین بهره‌برداری از آب در بخش کشاورزی است که البته در تهران علاوه بر مصرف کشاورزی، مصرف شهری و صنعتی نیز وجود دارد که در نهایت بایستی این تعادل ایجاد شود تا از ادامه پیشرفت پدیده فرونشست جلوگیری به‌عمل آید.

اهواز آلوده‌ترین کلان‌شهر کشور

بر اساس اطلاعات سازمان حفاظت محیط زیست روز ۱۸ دی‌ماه اهواز آلوده‌ترین کلان‌شهر کشور است.بر اساس اطلاعات مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست، از هشت کلان‌شهر کشور اهواز به عنوان آلوده‌ترین کلانشهرها با آلاینده شاخص ذرات معلق کمتر از ۲.۵میکرون و رسیدن به عدد ۱۴۶ در وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس شناخته شده است. پس از آن هوای اراک با آلاینده شاخص دی‌اکسیدگوگرد و رسیدن به عدد ۱۰۵ برای گروه‌های حساس آلوده است.

اهالی اصفهان، تبریز، تهران، کرج، مشهد و شیراز هوای مطلوبی را با رسیدن به عدد ۱۰۰، ۱۰۰، ۹۳، ۷۹، ۶۲ و ۵۷ تجربه کرده‌اند. آلاینده شاخص در تبریز دی‌اکسید گوگرد و در پنج کلانشهر دیگر ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون بوده است. به گزارش ایسنا، شاخص کیفیت هوا (AQI) به پنج دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شود. بر اساس این تقسیم‌بندی از عدد صفر تا ۵۰ هوا پاک، از ۵۱ تا ۱۰۰ هوا قابل قبول(سالم) یا متوسط، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ هوا ناسالم برای گروه‌های حساس، از ۱۵۱ تا ۲۰۰ هوا ناسالم برای همه گروه‌ها، از ۲۰۱ تا ۳۰۰ هوا بسیار ناسالم و از ۳۰۱ تا ۵۰۰ شرایط کیفی هوا خطرناک است.