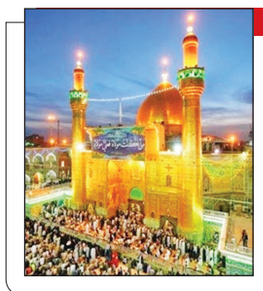
تعادل

WWW.TAADOLNEWSPAPER.IR | پنجشنبه ۷ اسفند ۱۴۰۴ | ۸ رمضان ۱۴۴۷ | سال دوازدهم | شماره ۳۲۶۸ | Thu. Feb 26. 2026

صاحب امتیاز: موسسه رسانه نگاران خوب اندیش
مدیر مسوول: حجت طهماسبی
سردبیر: حجت طهماسبی
نشانی: خیابان ستارخان - خیابان کوثر دوم - بن بست مینو
تلفن: ۶۶۴۲۰۷۶۹ - نمابر: ۶۶۴۲۰۴۱۷
چاپ: همشهری ۲ - توزیع: نشر گستر امروز - تلفن: ۶۱۹۳۳۰۰۰
سازمان شهرستان ها: ۶۶۱۲۶۰۸۸
اذان ظهر: ۱۲:۱۷ | اذان مغرب: ۱۸:۱۴ | اذان صبح فردا: ۵:۱۵
info@taadolnewspaper.ir
مرامنامه اخلاقی روزنامه تعادل در وبسایت رسمی روزنامه در دسترس است

خبر روز

آغاز ثبت‌نام عتبات نوروزی؛ اعزام‌ها از ۲۳ اسفند



معاون عتبات عالیات سازمان حج و زیارت گفت: ثبت‌نام سفرهای نوروزی عتبات عالیات از چهارشنبه ۶ اسفند ماه در سامانه عتبات این سازمان آغاز شد و اعزام‌ها از ۲۳ اسفند تا هشتم فروردین ماه انجام می‌شود. مرتضی آقایی با اعلام این خبر اظهار داشت: بسته‌های متنوع سفر شامل اعزام‌های هوایی، زمینی و عبوری بر روی سامانه عتبات به نشانی atabatorg.haj.ir بارگذاری شده و متقاضیان می‌توانند متناسب با شرایط زمانی و هزینه مورد نظر خود، گزینه مناسب را انتخاب کنند. بازه اعزام‌های نوروزی از ۲۳ اسفند ماه ۱۴۰۴ تا هشتم فروردین ۱۴۰۵ تعیین شده است. او افزود: ظرفیت‌های ایجاد شده توسط شرکت‌های مجری در سامانه فعال است و به منظور تسهیل و تسریع در فرآیند ثبت‌نام، توصیه می‌شود متقاضیان به صورت مستقیم به سامانه مراجعه کنند. البته امکان ثبت‌نام از طریق دفاتر زیارتی مجاز در سراسر کشور نیز فراهم است.

افزایش ۱۲ درصدی تلفات جاده‌ای در نوروز ۱۴۰۴

نوروزی که امن نشد؛ شکست یک پویش تبلیغاتی

مرگ در کمین سفرهای نوروزی؛ بازنگری در سیاست‌های ایمنی

گزارش

گلی ماندگار | افزایش ۱۲ درصدی تلفات جاده‌ای در نوروز گذشته، آن هم در شرایطی که از ماه‌ها قبل کمپین‌های گسترده‌ای برای کاهش تصادفات به راه افتاده بود، بار دیگر این پرسش جدی را پیش روی سیاست‌گذاران و افکار عمومی قرار داده است: چرا با وجود صرف هزینه‌های تبلیغاتی، به‌کارگیری ده‌ها هزار نیرو و اجرای طرح‌های مقطعی، همچنان جاده‌های کشور در ایام پرتردد نوروز به کانون مرگ تبدیل می‌شوند؟

هدفی بلندپروازانه که شکست خورد

بر اساس اعلام رییس پلیس راه فراجا، در نوروز سال گذشته شمار جان‌باختگان حوادث رانندگی با رشد ۱۲ درصدی مواجه بوده است. این در حالی است که کمپین «نه به تصادف» در آستانه نوروز ۱۴۰۴ با هدفی بلندپروازانه آغاز شد؛ هدفی که هر سال با نزدیک شدن به تعطیلات نوروزی به یکی از دغدغه‌های اصلی افکار عمومی تبدیل می‌شود: کاهش تلفات جاده‌ای و پیشگیری از داغدار شدن خانواده‌ها در ایامی که قرار است زمان دیدار، سفر و شادی باشد. طراحان این پویش تلاش کردند با بهره‌گیری از ظرفیت رسانه‌های رسمی، شبکه‌های اجتماعی، چهره‌های شناخته‌شده و پیام‌های هشداردهنده، توجه مردم را به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی جلب کنند. شعار «نه به تصادف» قرار بود به یک مطالبه عمومی تبدیل شود؛ نوعی همبستگی اجتماعی برای مراقبت بیشتر در جاده‌ها. در روزهای منتهی به نوروز، پیام‌های این کمپین در قالب تیزرهای تلویزیونی، پوسترهای شهری و هشتگ‌های فضای مجازی منتشر شد. بر ضرورت پرهیز از سرعت غیرمجاز، توجه به جلو، استراحت در سفرهای طولانی و رعایت فاصله ایمن تأکید می‌شد. برگزارکنندگان، این پویش را حرکتی ملی معرفی می‌کردند که می‌تواند با تغییر رفتار رانندگان، آمار تلخ تصادفات را کاهش دهد. حتی برخی مسوولان از همراهی دستگاه‌های مختلف و هماهنگی گسترده برای اجرای طرح‌های مکمل سخن گفتند و امید داشتند که نوروز ۱۴۰۴ نقطه عطفی در مدیریت ایمنی سفرهای جاده‌ای باشد. شکست نسبی «نه به تصادف» را نمی‌توان صرفاً به بی‌توجهی رانندگان نسبت داد. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد که کمپین‌های فرهنگ‌سازی زمانی موفق‌اند که در کنار آنها، اصلاحات ساختاری نیز به اجرا درآید؛ از بهبود کیفیت راه‌ها و ایمن‌سازی نقاط حادثه‌خیز گرفته تا ارتقای استاندارد خودروها و نظارت هوشمند و مستمر بر تخلفات. اگر زیرساخت‌ها همچنان پرخطر باشند و سیستم حمل‌ونقل با چالش‌های قدیمی دست‌وپنجه نرم کند، انتظار تغییر محسوس صرفاً با پیام‌های تبلیغاتی، خوش‌بینانه خواهد بود.

کمپین «نه به تصادف» از نماد موفقیت به فاصله میان نیت و نتیجه رسید

از سوی دیگر، نوروز در ایران بزرگ‌ترین موج سفر سالانه را رقم می‌زند؛ میلیون‌ها نفر در بازه‌ای کوتاه عازم جاده‌ها می‌شوند. در چنین شرایطی، فشار ترافیکی بالا، خستگی رانندگان، شتاب برای رسیدن به مقصد و تراکم در محورهای خاص، احتمال بروز خطا را افزایش می‌دهد. بنابراین اگرچه فرهنگ‌سازی ضروری است، اما به تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی پیچیدگی این وضعیت باشد. اکنون که آمارها از افزایش تلفات حکایت دارد، کمپین «نه به تصادف» بیش از آنکه نماد موفقیت باشد، به نمونه‌ای از فاصله میان نیت و نتیجه تبدیل شده است. این تجربه می‌تواند زنگ خطری برای بازنگری در شیوه سیاست‌گذاری ایمنی جاده‌ای باشد؛ بازنگری‌ای که به جای تکیه صرف بر شعارهای مقطعی، به برنامه‌ای جامع، مستمر و مبتنی بر داده‌های واقعی منجر شود. مقدمه این گزارش، از همین نقطه آغاز می‌شود: بررسی چرایی ناکامی یک پویش ملی و واکاوی این پرسش که چرا با وجود همه هشدارها، جاده‌های نوروز همچنان قربانی می‌گیرند.

بسیج ۹۸ هزار نیرو؛ اما نتیجه چه شد؟

به گفته رییس پلیس راه، در نوروز گذشته بیش از ۹۸ هزار نیروی انسانی در قالب طرح ترافیکی به صورت شبانه‌روزی فعالیت کردند و بالغ بر ۲۴ هزار دستگاه وسیله پلیسی و امدادی در جاده‌ها مستقر شد. اهداف اعلامی این طرح شامل کاهش حوادث رانندگی، اجرای دقیق قوانین، افزایش احساس امنیت در سفر، تسهیل تردد و ارتقای هماهنگی میان دستگاه‌ها بود. از منظر اجرایی، حجم مداخله کم‌سابقه به نظر می‌رسد؛ اما شاخص اصلی یعنی کاهش تلفات، محقق نشده است. آمار ثبت بیش از ۵۵۸ میلیون تردد برون‌شهری در نوروز گذشته - با رشد ۳.۵ درصدی نسبت به سال قبل - نشان می‌دهد بار ترافیکی کشور به‌شکل مستمر در حال افزایش است. استان مازندران با بیش از ۱۰ درصد کل سفرها بیشترین ورودی مسافر را داشته و پس از آن گیلان، تهران و خراسان رضوی در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. از سوی دیگر، تهران با سهم ۳۳ درصدی در صدر تولید سفر قرار دارد؛ به بیان دیگر، پایتخت همچنان اصلی‌ترین مبدأ سفرهای نوروزی است. این تمرکز جغرافیایی سفرها، فشار مضاعفی بر محورهای خاص وارد می‌کند؛ محورهایی که برخی از آنها سال‌هاست در فهرست نقاط حادثه‌خیز قرار دارند، اما ایمن‌سازی‌شان به کندی پیش می‌رود.

کرمان در صدر تلفات جغرافیای نابرابر مرگ

سردار احمد کرمی اسد اظهار کرد: در میان استان‌ها، کرمان با سهم ۹ درصدی بیشترین تعداد جان‌باختگان نوروزی را به خود اختصاص داده است. پس از آن فارس (شمال و جنوب) با ۸ درصد، خراسان رضوی با ۷ درصد، سیستان و بلوچستان و خوزستان هر کدام با ۶ درصد، مرکزی با ۵ درصد، اصفهان و آذربایجان غربی هر کدام با ۴ درصد و هرمزگان و لرستان در مجموع ۵۶ درصد از کل متوفیان را شامل می‌شوند. او معتقد است، این توزیع آماری، یک واقعیت مهم را آشکار می‌کند: تلفات جاده‌ای صرفاً تابع حجم سفر نیست، بلکه کیفیت راه‌ها، استاندارد خودروها، دسترسی به خدمات امدادی و حتی الگوهای رانندگی منطقه‌ای در آن نقش دارد. استان‌هایی مانند کرمان و سیستان و بلوچستان با وسعت بالا، محورهای طولانی و دوطرفه و فاصله زیاد میان شهرها، به‌طور سنتی در معرض خطر بیشتری قرار دارند.

۴۳ درصد «عدم توجه به جلو» روایت رسمی از علت تصادف

رییس پلیس راهور ناجا ادامه داد: ۴۳ درصد از علل وقوع حوادث نوروزی «عدم توجه به جلو» بوده است؛ عبارتی که سال‌هاست در صدر دلایل تصادف قرار دارد. پس از آن، واژگونی خودروها با سهم ۲۵ درصدی قرار دارد و ۶۵ درصد حوادث نیز در محدوده ۳۰ کیلومتری شهرها رخ داده است؛ محدوده‌ای که رانندگان معمولاً با تصور نزدیک بودن به مقصد، تمرکز خود را از دست می‌دهند. از نظر زمانی نیز بیشترین تصادفات بین ساعت ۱۶ تا ۲۰ (۲۹ درصد) و سپس ۱۲ تا ۱۶ (۲۰ درصد) رخ داده است؛ یعنی دقیقاً در ساعات اوج حرکت یا خستگی بعدازظهر. اما پرسش اینجاست: آیا تکرار این آمارها در هر سال، بدون تغییر ملموس در سیاست‌گذاری، خود به نوعی عادی‌سازی بحران نیست؟

وقتی «عدم توجه به جلو» سال‌هاست مهم‌ترین عامل معرفی می‌شود، آیا صرفاً با توصیه‌های رسانه‌ای می‌توان این الگوی رفتاری را اصلاح کرد؟

جاده، خودرو، یا راننده؛ سهم هر کدام چقدر است؟

در تحلیل تصادفات، معمولاً سه ضلع «انسان، خودرو و راه» مورد توجه قرار می‌گیرد. در ایران، تمرکز رسمی بیشتر بر رفتار راننده است. اما واقعیت آن است که کیفیت خودروهای داخلی، نبود سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته، ضعف در استاندارد بدنه و ترمز و همچنین فرسودگی بخشی از ناوگان، سهم مهمی در شدت تلفات دارد. از سوی دیگر، بسیاری از محورهای دوطرفه کشور فاقد جداکننده میانی استاندارد هستند. هرچند پلیس از نصب ۶۰۰ کیلومتر جداکننده فیزیکی در نوروز گذشته خبر داده، اما در مقیاس شبکه گسترده راه‌های کشور، این عدد چندان بزرگ نیست. ایجاد ۷۰۰ استراحتگاه موقت نیز اقدامی مثبت ارزیابی می‌شود، اما سوال این است که آیا این زیرساخت‌ها دایمی و استاندارد هستند یا صرفاً تمهیداتی مقطعی برای ایام خاص؟

افزایش جرایم؛ بازدارندگی یا فشار مقطعی؟

طبق اعلام پلیس، از ۲۰ اسفند تا ۲۰ فروردین نرخ جرایم برخی تخلفات افزایش می‌یابد. این سیاست با هدف بازدارندگی اجرا می‌شود. اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده که افزایش مقطعی جریمه‌ها، بدون تداوم نظارت هوشمند و قطعیت در اعمال قانون، اثر محدودی دارد. بسیاری از کارشناسان بر این باورند که به‌کارگیری گسترده دوربین‌های ثبت تخلف، سامانه‌های هوشمند کنترل سرعت و برخورد بدون تبعیض با متخلفان می‌تواند اثربخشی بیشتری نسبت به افزایش کوتاه‌مدت جرایم داشته باشد.

نوروز؛ آزمون سالانه مدیریت بحران

نوروز در ایران صرفاً یک تعطیلات نیست؛ بزرگ‌ترین جابه‌جایی جمعیتی سالانه است. میلیون‌ها نفر در بازه‌ای فشرده عازم سفر می‌شوند. این تمرکز زمانی، مدیریت ترافیک را به چالشی پیچیده تبدیل می‌کند. رزمایش‌های پیش از نوروز، تشکیل کمیته‌های مشترک و هماهنگی با سازمان مدیریت بحران، بخشی از پاسخ حاکمیت به این چالش است. با این حال، وقتی هر سال پس از پایان تعطیلات، آمار کشته‌شدگان منتشر می‌شود و جامعه با موجی از اندوه و پرسش روبرو می‌شود، روشن است که نیاز به بازنگری عمیق‌تری وجود دارد؛ بازنگری‌ای که از سطح اقدامات نمایشی فراتر برود.

عادی‌شدن سوگ جاده‌ای

یکی از تلخ‌ترین ابعاد ماجرا، عادی‌شدن اخبار مرگ‌های جاده‌ای است. در حالی که در بسیاری از کشورها، افزایش چند درصدی تلفات می‌تواند به استعفای مسوولان یا اصلاح فوری سیاست‌ها منجر شود، در ایران رشد ۱۲ درصدی به عنوان آماری در کنار سایر اخبار قرار می‌گیرد و پس از چند روز به حاشیه می‌رود. اگر قرار است کمپین‌هایی مانند «نه به تصادف» از سطح شعار فراتر بروند، باید به مطالبه‌ای عمومی برای اصلاح ساختاری تبدیل شوند؛ مطالبه‌ای که کیفیت خودرو، ایمنی راه، شفافیت در اعلام نقاط حادثه‌خیز، آموزش مستمر رانندگان و پاسخگویی دستگاه‌های مسوول را همزمان در بر گیرد.

چشم‌انداز نوروز ۱۴۰۵؛ تکرار یا تغییر؟

پلیس اعلام کرده اجرای طرح نوروزی از ۲۰ اسفند آغاز و تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۵ ادامه خواهد داشت. استفاده از ظرفیت رسانه‌ها، رفع کمبود علائم افقی و عمودی، ایمن‌سازی نقاط حادثه‌خیز و کنترل ناوگان حمل‌ونقل عمومی از جمله برنامه‌های اعلام‌شده است. اما تجربه نشان داده که موفقیت این برنامه‌ها نه در تعداد نیروهای به‌کارگرفته‌شده، بلکه در اثربخشی واقعی آنها سنجیده می‌شود. اگر نوروز آینده نیز با افزایش تلفات همراه باشد، باید پذیرفت که رویکردهای فعلی نیازمند بازنگری اساسی است. افزایش ۱۲ درصدی تلفات نوروزی یک عدد ساده نیست؛ هر درصد آن به معنای جان‌هایی است که می‌توانستند در کنار خانواده‌هایشان بمانند. تا زمانی که سیاست‌گذاری ایمنی جاده‌ای از سطح اقدامات فصلی و کمپین‌های مناسبتی فراتر نرود و به برنامه‌ای ملی، مستمر و مبتنی بر داده تبدیل نشود، بیم آن می‌رود که هر سال، نوروز با لبخند آغاز شود و با آمار مرگ به پایان برسد.

بانک اقتصاد نوین ENBANK | نخستین بانک خصوصی ج.ا.ایران I.R. IRAN'S FIRST PRIVATE BANK

آگهی مزایده واگذاری سهام

بانک اقتصاد نوین (سهامی عام) به شماره ثبت ۱۷۷۱۳۲ و شناسه ملی ۱۰۱۰۲۱۹۴۶۰۱ در نظر دارد اصالتاً و وکالتاً تعداد ۱,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰ سهم معادل ۱۰۰ درصد از سهام شرکت مدیریت سرمایه اقتصاد نوین (سهامی خاص) به شماره ثبت ۳۸۹۶۲۱ با موضوع فعالیت ارائه خدمات مالی شامل حسابداری، سرمایه گذاری و مشاوره سرمایه گذاری را به شرح و شرایط زیر از طریق مزایده عمومی واگذار نماید:

نام شرکت	روش واگذاری	شرایط واگذاری	میزان سهام قابل عرضه		سرمایه شرکت (میلیون ریال)	ارزش اسمی هر سهم (ریال)	قیمت پایه هر سهم (ریال)	قیمت پایه نقدی بلوک سهام عرضه شده (میلیون ریال)	سپرده نقدی شرکت در مزایده
			تعداد سهم	درصد					
مدیریت سرمایه اقتصاد نوین	مزایده	یکجا و نقد	۱,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰	۱,۷۵۰,۰۰۰	۱,۰۰۰	۵,۷۱۴	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	٪۲۰

۱. شرایط مزایده:

۱.۱. عرضه سهام بصورت یکجا و نقد انجام می‌گیرد.

۱.۲. قیمت مندرج در جدول فوق قیمت پایه فروش سهام می‌باشد و به قیمت‌های پیشنهادی کمتر از قیمت پایه ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۱.۳ متقاضیان جهت دریافت اطلاعات بیشتر و خرید اسناد مزایده با ارائه فیش بانکی به مبلغ پنجاه میلیون ریال (۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال) به شماره حساب ۱-۱۰۰۵۰-۲-۱۰۱ نزد شعبه غدیر به نام بانک اقتصاد نوین می‌توانند از تاریخ درج آگهی لغایت روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۶ به جز ایام تعطیل از ساعت ۸ الی ۱۲:۳۰ به آدرس ذیل مراجعه نمایند.

۱.۴. سپرده نقدی جهت شرکت در مزایده می‌بایست بصورت چک بانکی تضمین شده به انضمام سایر مدارک لازم جهت شرکت در مزایده که بصورت روشن و مشخص نوشته شده است در پاکت در بسته (پاکات الف، ب و ج) حداکثر تا ساعت ۱۲:۳۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۶ به نشانی: تهران-خیابان ولیعصر-بلوار اسفندیار-پلاک ۲۴-ساختمان مرکزی بانک اقتصادنوین-دفتر معاونت مالی و پشتیبانی تسلیم و رسید دریافت شود.

۱.۵. به درخواست‌هایی که بعد از مهلت مقرر در بند ۴-۱ واصل گردد، همچنین درخواست‌های فاقد سپرده شرکت در مزایده یا درخواست‌های مشروط، ناقص و فاقد امضاء و مهر متقاضی ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۲. سایر موارد:

۲.۱. متقاضی خرید سهام می‌بایست حداکثر ظرف مهلت یک ماه تقویمی پس از ابلاغ کتبی به عنوان برنده مزایده نسبت به پرداخت کل ثمن معامله اقدام نماید. در صورتیکه متقاضی خرید از پرداخت بخش نقدی قرارداد در ظرف مهلت یاد شده خودداری نماید یا انتقال سهام به متقاضی با مانعی مواجه گردد، نتیجه مزایده باطل و سپرده نقدی حضور در مزایده ضبط خواهد شد و متقاضی موصوف در این خصوص حق هرگونه ادعا را از خود سلب و ساقط می‌نماید.

۲.۲. پاکات شرکت در مزایده فوق راس ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۷ در محل بانک اقتصاد نوین واقع در آدرس قید شده در بند ۴-۱ مفتوح و نتایج آن بصورت کتبی ظرف مدت حداکثر ۵ روز کاری به برنده اعلام می‌گردد.

۲.۳. بانک اقتصاد نوین در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات واصله مختار می‌باشد.

۲.۴. متقاضیان با شرکت در مزایده بصورت ضمنی اعلام و قبول دارند که از کلیه تعهدات، بدهی ها و آخرین وضعیت مالی و اقتصادی و حقوقی شرکت مورد مزایده و تبعات و تعهدات ناشی از سهام مورد ابتیاع اطلاع کامل حاصل نموده و حق هیچگونه اعتراض بعدی را در این خصوص نداشته و هرگونه ادعای احتمالی در حال و آتی را از خود سلب و اسقاط نمودند.

رویداد

آیا خشکسالی اقلیمی مساله اصلی زیست‌محیطی کشور است؟

خشکسالی اقلیمی در ایران دیگر یک پدیده مقطعی یا صرفاً نتیجه کم‌بارشی یک سال خاص نیست؛ بلکه به مساله‌ای ساختاری و مزمن تبدیل شده که ابعاد زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی کشور را تحت تأثیر قرار داده است. ایران به‌طور طبیعی در کمربند خشک و نیمه‌خشک جهان قرار دارد، اما در سال‌های اخیر، تغییرات اقلیمی جهانی، افزایش دمای متوسط، کاهش بارش‌های موثر و تغییر الگوی زمانی نزولات جوی، شرایط را پیچیده‌تر کرده است. آنچه امروز با آن مواجه هستیم، تنها کاهش میزان بارندگی نیست، بلکه بی‌نظمی در توزیع زمانی و مکانی آن است؛ بارش‌های کوتاه‌مدت و سیلابی جای باران‌های آرام و مداوم را گرفته‌اند و همین امر از نفوذ آب به سفره‌های زیرزمینی جلوگیری می‌کند. افزایش دمای هوا، تبخیر بیشتر منابع آبی، کاهش پوشش برف در ارتفاعات و افت شدید سطح آب‌های زیرزمینی، نشانه‌هایی از تشدید خشکسالی اقلیمی در کشور است. بسیاری از تالاب‌ها و دریاچه‌های داخلی کوچک یا خشک شده‌اند، رودخانه‌ها با کاهش دبی مواجه‌اند و کشاورزی در مناطق وسیعی با بحران کم‌آبی دست‌وپنجه نرم می‌کند. این وضعیت نه‌تنها امنیت غذایی را تهدید می‌کند، بلکه موجب مهاجرت‌های اجباری، افزایش تنش‌های محلی بر سر منابع آب و تشدید فشار بر شهرهای بزرگ شده است. خشکسالی اقلیمی در ایران، حاصل هم‌زمانی دو عامل است: تغییرات جهانی آب‌وهوا و مدیریت ناپایدار منابع آب در دهه‌های گذشته. برداشت بی‌رویه از سفره‌های زیرزمینی، توسعه نامتوازن کشاورزی آب‌بر و الگوی مصرف نامناسب، تاب‌آوری کشور را در برابر کاهش بارش‌ها تضعیف کرده است. اکنون پرسش اصلی این است که آیا می‌توان با اصلاح سیاست‌ها و سازگاری هوشمندانه با اقلیم خشک، از تعمیق این بحران جلوگیری کرد، یا باید خود را برای دوره‌های طولانی‌تر کم‌آبی آماده کنیم؟

خشکسالی مدیریتی

یک کارشناس محیط‌زیست با تأکید بر اینکه «مساله اصلی کشور نه خشکسالی اقلیمی بلکه خشکسالی مدیریتی است،» ضعف در برنامه‌ریزی و پاسخ‌گویی در حوزه منابع آب را عامل اصلی بحران فعلی آب دانست. میترا البرزی‌منش به ایسنا گفت: کشور ما به دلیل الگوی بارش‌های مدیترانه‌ای همواره دوره‌های ترسالی و خشکسالی را به‌صورت ادواری تجربه کرده است و این پدیده نوظهور نیست. آنچه امروز با آن مواجهیم، نتیجه دهه‌ها مدیریت نادرست منابع آب است.

مدیریت نادرست؛ ریشه بحران

او با اشاره به میانگین بارندگی سالانه حدود ۲۱۰ تا ۲۲۰ میلی‌متر کشور گفت: میزان منابع آب ایران مشخص است و بر همین اساس باید درباره توسعه کشاورزی، تأمین آب شرب و حتی گسترش صنایع به‌درستی برنامه‌ریزی شود اما توسعه بی‌رویه اراضی زراعی و سدسازی‌های گسترده بدون توجه به ظرفیت اکولوژیک سرزمین، تعادل منابع آب را برهم زده است. وی تأکید کرد که طی دهه‌های گذشته، بخش قابل توجهی از دشت‌های کشور به دشت‌های ممنوعه برای برداشت آب تبدیل شده‌اند و بسیاری از رودخانه‌های بزرگ کارکرد طبیعی خود را از دست داده‌اند. با وجود هزینه‌های سنگین سدسازی، نه فقر کاهش یافته و نه امنیت آبی کشور تضمین شده است.

انتقال آب و بی‌عدالتی منطقه‌ای

البرزی‌منش با اشاره به انتقال آب از سد طالقان به تهران عنوان کرد: آب این سد در برنامه‌ریزی‌های اولیه قرار بود برای کشاورزی دشت قزوین اختصاص یابد اما اکنون برای تأمین آب شرب تهران استفاده می‌شود. این نمونه‌ای از بی‌عدالتی در تخصیص منابع آب است. او با بیان اینکه تمرکز جمعیتی و ساخت‌وسازهای گسترده در تهران فشار مضاعفی بر منابع آبی وارد کرده است، گفت: وقتی سیاست‌های توسعه شهری کنترل نمی‌شود، نمی‌توان انتظار داشت صرفاً با توصیه به مردم بحران حل شود.

هدررفت ۳۰ درصدی آب در شبکه توزیع

البرزی‌منش همچنین با استناد به آمارهای رسمی اظهار کرد: بین ۲۵ تا ۳۰ درصد آب در شبکه‌های آبرسانی هدر می‌رود. آیا برنامه جدی برای نوسازی لوله‌های فرسوده اجرا شده است؟ پیش از مطالبه صرفه‌جویی از مردم، باید این اتلاف گسترده مدیریت شود. او با بیان اینکه حتی اگر سرانه مصرف شهری اندکی کاهش یابد، تأثیر آن در برابر مشکلات ساختاری ناچیز خواهد بود، گفت: مساله اصلی اصلاح ساختار مدیریت منابع آب است، نه فرافکنی مسوولیت به شهروندان. وی همچنین در ادامه سد گتوند و سد سیوند را مصادیقی از جانمایی‌های بحث‌برانگیز دانست و اظهار کرد: کارشناسان نسبت به پیامدهای زیست‌محیطی این پروژه‌ها هشدار داده بودند اما این هشدارها جدی گرفته نشد. امروز نیز شواهد نشان می‌دهد میزان شوری آب (EC) در پایین‌دست سد گتوند از بالادست آن بیشتر است.

نقش مردم در مدیریت آب در آستانه نوروز

او درباره سهم مردم در مدیریت مصرف آب به‌ویژه در ایام خانه‌تکانی نوروز دارد، گفت: من نقش مردم را اساسی نمی‌دانم. مردم زمانی به دعوت برای صرفه‌جویی پاسخ مثبت می‌دهند که پیش از آن شفافیت و اقدام موثر از سوی مدیران ببینند. بی‌اعتمادی عمومی مانع اثرگذاری این توصیه‌هاست. به عنوان یک شهروند، خود را موظف می‌دانم در حد امکان صرفه‌جویی کنم اما راه‌حل پایدار، اصلاح ساختار مدیریت آب و پاسخ‌گویی شفاف درباره بودجه‌ها و عملکردهاست. وزارت نیرو باید به‌صورت شفاف اعلام کند چه میزان بودجه در حوزه آب هزینه کرده و این هزینه‌ها چه دستاوردی داشته است. بدون پاسخ‌گویی و اصلاح سیاست‌ها، بحران آب در سال آینده و حتی تابستان پیش رو نیز تداوم خواهد داشت.