ایرانشهر

آغاز اجرای ۱۶ کیلومتر نخست منطقه سه آزادراه تهران – شمال

معاون وزیر راه و شهرسازی از آغاز عملیات اجرایی ۱۶ کیلومتر نخست منطقه سه آزادراه تهران – شمال خبر داد و اعلام کرد: این بخش از مسیر از پل زنگوله تا محدوده ولی‌آباد در حال ساخت است و برای تکمیل آن حدود ۷۰ همت اعتبار نیاز دارد. به گزارش ایرنا، هوشنگ بازوند، اظهار کرد: مطالعات و الزامات مورد نیاز این منطقه انجام شده و مجوزهای زیست‌محیطی بخش‌های مختلف مسیر نیز اخذ شده است. او با اشاره به امکان تکمیل ۱۶ کیلومتر نخست منطقه سه در یک برنامه ۴۸ ماهه گفت: تحقق این زمان‌بندی به تأمین منابع مالی مورد نیاز از سوی دولت و سرمایه‌گذار بستگی دارد. عملیات اجرایی این بخش با تقسیم‌بندی مشخص و استفاده از ظرفیت پیمانکاران داخلی در حال انجام است. بازوند افزود: برای کاهش زمان اجرای عملیات تونل‌ها، مطالعات استفاده از دو دستگاه ماشین حفاری مکانیزه تونل (TBM) در حال انجام است و در صورت تأمین منابع و طی فرآیندهای قانونی برای ورود این تجهیزات، زمان اجرای عملیات می‌تواند به میزان قابل توجهی کاهش یابد و در شرایط پیش‌بینی‌شده تا حدود نصف زمان معمول برسد. او تأکید کرد که اجرای روش‌های سنتی نیز هم‌زمان ادامه خواهد داشت و استفاده از ماشین‌آلات موجود، احداث تونل‌های دسترسی و خدمت و افزایش جبهه‌های کاری از جمله راهکارهای پیش‌بینی‌شده برای پیشبرد پروژه است.

ادامه از صفحه اول

قدرت تخریب یا قدرت حل مساله؟

گسترش روابط آنان با چین، هند و دیگر قدرت‌ها را نمی‌توان لزوما به معنای فاصله‌گیری از امریکا دانست. آنچه بیشتر دیده می‌شود، نوعی تنوع‌بخشی به شرکای امنیتی و اقتصادی است؛ حفظ رابطه با امریکا در کنار توسعه مناسبات با شرق. این روند اگر تثبیت شود، می‌تواند معنای امنیت در منطقه را نیز تغییر دهد: از «انتخاب یک اردوگاه» به «موازنه میان چند مرکز قدرت». اما موازنه‌سازی، به خودی خود معماری امنیتی نیست. برای تبدیل آن به نظم پایدار، قواعد مشترک و سازوکارهای منطقه‌ای لازم است.

■ غیبت بزرگ در روایت

مهم‌ترین نقد به گزارش شاید همین باشد. وقتی درباره آینده امنیت خلیج‌فارس سخن می‌گوییم، چرا عمدتا واشنگتن، پکن، مسکو و دهلی نو دیده شوند؟ اگر قرار باشد قدرت‌های بزرگ درباره منطقه تصمیم بگیرند و کشورهای منطقه تنها دریافت‌کننده نتایج باشند، «چندمرکزی شدن» تنها به معنای افزایش تعداد قدرت‌های بیرونی است. «امنیت پایدار» زمانی شکل می‌گیرد که بازیگران منطقه‌ای در تولید امنیت «مشارکت» کنند. از این نگاه، پرسش واقعی فقط گذار از تک‌قطبی به چندقطبی نیست، بلکه گذار از «امنیت برای منطقه» به «امنیت با مشارکت منطقه» است. اینجاست که نقش بازیگرانی مانند عمان اهمیت پیدا می‌کند؛ کشورهایی که نه به دلیل قدرت نظامی، بلکه به دلیل ظرفیت ارتباطی، شناخت منطقه‌ای و تجربه میانجیگری می‌توانند بخشی از معماری ارتباطی بحران را شکل دهند.

■ بریکس (BRICS)؛ از اقتصاد به دیپلماسی؟

گزارش همچنین تصویری گسترده‌تر از بریکس ارایه می‌دهد؛ مجموعه‌ای که می‌تواند در آینده فقط یک سازوکار اقتصادی نباشد، بلکه در مدیریت برخی بحران‌های بین‌المللی نیز تاثیرگذار باشد. اما میان «چندجانبه‌گرایی» و «سازوکار امنیتی موثر» فاصله بزرگی وجود دارد.

وجود چند قدرت در یک نهاد، الزاما به معنای توانایی آنها برای تولید تضمین مشترک نیست. «چندقطبی شدن قدرت» اگر با نهاد، قاعده و سازوکار اجرایی همراه نشود، ممکن است تنها به پراکندگی بیشتر قدرت می‌انجامد، نه امنیت بیشتر. از این‌رو، نباید «جهان پساامریکایی» را شتاب‌زده اعلام کرد. آنچه فعلا بیشتر قابل مشاهده است، توزیع مجدد برخی کارکردهای قدرت است، نه حذف امریکا از معادله. گزارش Foreign Policy در نهایت یک زنجیره روشن می‌سازد: بن‌بست نظامی ← نیاز متقابل ← ورود بازیگران ثالث ← تقسیم ظرفیت‌ها ← تضمین ← توافق سیاسی. اما حلقه‌ای مهم‌تر هنوز باقی است: پس از توافق چه؟ زیرا پایان جنگ الزاما به معنای پایان بحران نیست. ممکن است جنگ متوقف شود، اما بی‌اعتمادی، رقابت امنیتی، تحریم، ناامنی دریایی، منازعات منطقه‌ای و بحران‌های حل نشده همچنان باقی بمانند. بنابراین اگر هدف فقط متوقف کردن جنگ باشد، یک توافق موقت نیز می‌تواند کافی باشد؛ اما اگر هدف جلوگیری از بازتولید جنگ باشد، مساله بسیار بزرگ‌تر است: ساختن معماری امنیت پساجنگ. در این معماری، قدرت‌های بزرگ می‌توانند ظرفیت اقتصادی، سیاسی و امنیتی فراهم کنند؛ بازیگران منطقه‌ای باید در تعریف قواعد و تولید امنیت مشارکت داشته باشند و توافق‌ها نیز باید از سازوکارهای حقوقی، اقتصادی و راستی‌آزمایی برخوردار شوند.

■ از جنگ قدرت به معماری صلح

سرانجام، اهمیت گزارش در پاسخ قطعی آن به این پرسش نیست که چه کسی جنگ را تمام خواهد کرد؛ اهمیت آن در طرح پرسش جدیدی است که شاید از خود جنگ مهم‌تر باشد: چه ترکیبی از قدرت، دیپلماسی، اقتصاد، تضمین و مشارکت منطقه‌ای می‌تواند ادامه جنگ را پرهزینه‌تر از توافق کند؟ اگر پاسخ این پرسش فقط در واشنگتن جست‌وجو شود، چندمرکزی شدن تنها تغییر نام مراکز قدرت است. اگر پاسخ در شبکه‌ای از قدرت‌های جهانی و بازیگران منطقه‌ای، قواعد حقوقی، منافع اقتصادی و تضمین‌های معتبر جست‌وجو شود، آنگاه می‌توان از شکل‌گیری یک معماری جدید سخن گفت. بحران ایران و امریکا، در این چارچوب، تنها یک بحران دوجانبه نیست، بلکه آزمونی است برای آینده نظم منطقه‌ای و بین‌المللی. آینده نشان خواهد داد که جهان جدید تنها جهانی با قدرت‌های بیشتر خواهد بود یا جهانی با مراکز تصمیم‌گیری بیشتر، مسوولیت مشترک‌تر و امنیت مشارکتی‌تر و شاید فشرده‌ترین درس این بحران همین باشد: جنگ را می‌توان با «قدرت» متوقف کرد، اما صلح را نمی‌توان تنها با قدرت ساخت. صلح، معماری می‌خواهد.

تجارت جاده‌ای زیر سایه فرسودگی

چرا نوسازی ناوگان دیگر انتخاب نیست؟

۱۸ سال؛ میانگین عمر خودروهای سنگینی است که بخش مهمی از بار تجارت کشور را جابه‌جا می‌کنند. ناوگانی که هنوز به مرز فرسودگی ۲۵ ساله نرسیده، اما حضور تعداد قابل توجهی کشنده چند دهه‌ای در آن، زنگ هشدار نوسازی را به صدا درآورده است.

حالا در شرایطی که فشار بیشتری بر حمل‌ونقل جاده‌ای وارد شده، فرسودگی دیگر فقط یک مشکل فنی برای ناوگان نیست؛ افزایش هزینه حمل، مصرف سوخت، تعمیرات و احتمال توقف خودروها می‌تواند مستقیماً بر جریان جابه‌جایی کالا اثر بگذارد.

مهدی قلی‌زاده، مدیر توسعه و نوسازی ناوگان سازمان راهداری، درباره وضعیت سنی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای می‌گوید: متوسط عمر کشنده‌ها حدود ۱۷ تا ۱۸ سال است. اگرچه این رقم با توجه به سن فرسودگی ۲۵ ساله در نگاه نخست قابل قبول به نظر می‌رسد، اما تعداد زیادی کشنده با عمر بسیار بالا در ناوگان وجود دارد که میانگین سنی را افزایش داده‌اند.

همین نکته، تفاوت میان «میانگین سنی» و «واقعیت ناوگان» را روشن می‌کند. ممکن است عدد میانگین هنوز با مرز فرسودگی فاصله داشته باشد، اما حضور کشنده‌هایی با عمر چند دهه، بخش قابل توجهی از ظرفیت حمل را در اختیار خودروهایی قرار داده است که از نظر مصرف سوخت، هزینه نگهداری، بهره‌وری و احتمال خرابی با نسل‌های جدید فاصله دارند. بنابراین، برای سنجش وضعیت ناوگان، فقط نباید به یک عدد نگاه کرد؛ باید دید چه تعداد خودروی بسیار قدیمی در جاده‌ها فعال‌اند و چه میزان از بار تجارت کشور را بر دوش می‌کشند.

فشار تجارت بر ناوگان فرسوده

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که شرایط تجارت کشور، نیاز بیشتری به حمل جاده‌ای ایجاد کند. در شرایطی که بخشی از ظرفیت تجارت دریایی با محدودیت مواجه است، بخشی از بار به سمت مسیرهای زمینی هدایت می‌شود. در نتیجه، همان ناوگانی که با مشکل فرسودگی مواجه است، باید مسافت و حجم بار بیشتری را پوشش دهد. افزایش کارکرد کشنده‌های قدیمی می‌تواند به معنای افزایش دفعات تعمیر، خرابی‌های ناگهانی و زمان خواب خودرو باشد. در یک زنجیره تأمین که سرعت انتقال کالا اهمیت زیادی دارد، توقف یک کشنده فقط مشکل مالک آن خودرو نیست؛ این توقف می‌تواند زمان تحویل بار را افزایش داده و هزینه‌های بیشتری را به مجموعه زنجیره حمل تحمیل کند. از سوی دیگر، افزایش هزینه تعمیر و نگهداری ناوگان فرسوده در نهایت می‌تواند خود را در نرخ حمل‌ونقل نشان دهد. این افزایش هزینه نیز در شرایطی که حمل جاده‌ای سهم مهمی در انتقال کالاهای اساسی، مواد اولیه و کالاهای صادراتی و وارداتی دارد، می‌تواند به افزایش هزینه تمام‌شده کالا منجر شود. بنابراین، فرسودگی ناوگان را باید نه صرفاً به‌عنوان یک مساله فنی، بلکه به‌عنوان بخشی از مساله تاب‌آوری زنجیره تأمین دید.

نوسازی؛ میان نیاز ارزی و ضرورت اقتصادی

با وجود اهمیت نوسازی، اجرای آن در شرایط اقتصادی فعلی با یک تناقض جدی مواجه است: ناوگان به خودروهای جدید نیاز دارد، اما خرید خودروهای جدید، به‌ویژه کشنده، نیازمند منابع ارزی قابل توجه است. به گزارش مهر، قلی‌زاده با اشاره به همین محدودیت می‌گوید: دولت در یک سال و نیم گذشته با شرایط بحرانی و محدودیت‌های مختلف مواجه بوده و بسیاری از برنامه‌های بلندمدت امکان اجرا پیدا نکرده‌اند. در چنین شرایطی، چالش اصلی کشور منابع درآمدی و ارزی است و همه نیازهای وارداتی از یک سبد ارزی تأمین می‌شود؛ بنابراین تخصیص منابع باید بر اساس اولویت‌های کشور انجام گیرد. این اظهارنظر نشان می‌دهد که مساله نوسازی ناوگان را نمی‌توان جدا از سیاست ارزی کشور بررسی کرد. در واقع، حتی اگر ظرفیت متقاضیان برای نوسازی وجود داشته باشد، تا زمانی که منابع ارزی و سازوکار تخصیص آن فراهم نباشد، بخشی از این ظرفیت بلااستفاده خواهد ماند. به همین دلیل، سیاست نوسازی باید ترکیبی از واردات، تولید داخلی، تأمین مالی، مشوق‌های اقتصادی و اسقاط خودروهای بسیار قدیمی باشد. تمرکز صرف بر واردات نیز با توجه به محدودیت منابع ارزی، راه‌حلی پایدار برای کل ناوگان محسوب نمی‌شود.

ظرفیت سالانه ۴ هزار دستگاه

یکی از مهم‌ترین اعداد مطرح‌شده در این زمینه، ظرفیت نوسازی سالانه چهار هزار کشنده است. قلی‌زاده درباره این ظرفیت می‌گوید: سال گذشته چهار هزار دستگاه در سامانه نوسازی ثبت شد و این ظرفیت قابلیت افزایش دارد، اما فعال شدن سامانه و تأمین ارز، شرط اجرای آن است. این رقم از یک سو نشان‌دهنده وجود تقاضا و ظرفیت اجرایی برای نوسازی است و از سوی دیگر، فاصله میان «ظرفیت ثبت‌شده» و «نوسازی واقعی» را برجسته می‌کند. ثبت درخواست در سامانه به‌تنهایی به معنای ورود کشنده جدید به جاده نیست؛ تأمین ارز، تأمین مالی، فرآیند واردات یا تولید، اسقاط خودروی قدیمی و تحویل خودرو همگی حلقه‌های زنجیره‌ای هستند که باید در کنار یکدیگر فعال شوند. اگر ظرفیت چهار هزار دستگاه در سال به‌شکل مستمر اجرا شود، بخشی از ناوگان قدیمی به‌تدریج جایگزین خواهد شد؛ اما با توجه به تعداد بالای خودروهای قدیمی، نوسازی نیازمند استمرار چندساله است و نمی‌تواند به یک طرح مقطعی محدود شود.

پاداش ۱۵ هزار دلاری برای خروج کشنده‌های بالای ۵۰ سال

در کنار برنامه عمومی نوسازی، یکی از پیشنهادهای مطرح‌شده، تمرکز بر قدیمی‌ترین خودروهای ناوگان است؛ یعنی کشنده‌هایی که بیش از ۵۰ سال عمر دارند.

قلی‌زاده در این باره اعلام کرد: بر اساس پیشنهاد مطرح‌شده، علاوه بر گواهی اسقاط، مبلغی معادل ۱۵ هزار دلار از محل صرفه‌جویی سوخت به مالک ناوگان فرسوده پرداخت می‌شود تا این خودروها از چرخه حمل‌ونقل خارج شوند.

این پیشنهاد از آن جهت اهمیت دارد که به جای توزیع یکسان منابع، بخشی از مشوق را به خروج خودروهای بسیار قدیمی اختصاص می‌دهد. چنین رویکردی می‌تواند به کاهش سریع‌تر خودروهایی منجر شود که بیشترین فاصله را با استانداردهای جدید دارند.

با این حال، اجرای چنین طرحی به سازوکار دقیق تأمین مالی، نحوه محاسبه صرفه‌جویی سوخت و اطمینان از جایگزینی واقعی خودروهای اسقاط‌شده وابسته است. در غیر این صورت، خروج خودرو بدون جایگزینی کافی می‌تواند ظرفیت حمل را تحت فشار قرار دهد.

بنزین و حمل‌ونقل عمومی مساله‌ای فراتر از کامیون

قلی‌زاده همچنین به موضوع دیگری اشاره می‌کند که اگرچه مستقیماً به نوسازی کشنده‌ها محدود نیست، اما با سیاست حمل‌ونقل کشور ارتباط دارد. او می‌گوید: تغییر نرخ بنزین می‌تواند مردم را دوباره به سمت حمل‌ونقل عمومی سوق دهد، اما تأمین زیرساخت‌های این بخش زمان‌بر است و باید از سال‌ها قبل برای آن برنامه‌ریزی می‌شد. این اظهارنظر، نوسازی ناوگان را در چارچوب بزرگ‌تری قرار می‌دهد؛ چارچوبی که در آن اصلاح قیمت سوخت، تقاضای حمل‌ونقل، زیرساخت‌های عمومی و نوسازی ناوگان به یکدیگر متصل هستند. هرگونه تغییر در سیاست سوخت می‌تواند الگوی تقاضا برای حمل‌ونقل را تغییر دهد، اما بدون ظرفیت و زیرساخت کافی، افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل عمومی الزاماً به بهبود خدمات منجر نخواهد شد.

نوسازی ناوگان هزینه امروز یا کاهش هزینه فردا؟

فرسودگی ناوگان در نهایت یک مساله دوگانه ایجاد می‌کند: دولت و بخش خصوصی برای نوسازی باید امروز منابع قابل توجهی هزینه کنند، اما ادامه فعالیت ناوگان قدیمی نیز هزینه‌های خود را به اقتصاد تحمیل می‌کند. مصرف سوخت بیشتر، تعمیرات مکرر، خواب خودرو، کاهش بهره‌وری، ریسک خرابی در مسیر و آثار احتمالی آن بر ایمنی، بخشی از این هزینه پنهان است. بنابراین، مقایسه هزینه نوسازی با هزینه ادامه فعالیت ناوگان فرسوده، یکی از مهم‌ترین موضوعاتی است که در سیاست‌گذاری باید مورد توجه قرار گیرد. در این میان، منابع حاصل از صرفه‌جویی سوخت می‌تواند به عنوان یکی از ابزارهای تأمین مالی نوسازی مورد استفاده قرار گیرد؛ همان رویکردی که در پیشنهاد پرداخت ۱۵ هزار دلار برای خروج کشنده‌های بالای ۵۰ سال نیز مطرح شده است.

تجارت جاده‌ای نیازمند سیاستی پایدار

واقعیت این است که میانگین عمر ۱۷ تا ۱۸ سال، به‌خودی خود نه نشانه فروپاشی ناوگان است و نه می‌تواند وضعیت آن را مطلوب ارزیابی کند. آنچه اهمیت دارد، ترکیب سنی ناوگان، سهم خودروهای بسیار قدیمی، میزان کارکرد، مصرف سوخت، هزینه تعمیرات و توان واقعی ناوگان برای پاسخگویی به تقاضای حمل کالا است. در شرایطی که حمل‌ونقل جاده‌ای سهم بیشتری از جریان تجارت را بر عهده می‌گیرد، فشار بر این ناوگان نیز افزایش خواهد یافت. بنابراین، نوسازی دیگر صرفاً موضوعی برای سال‌های آینده نیست؛ بلکه به بخشی از سیاست حفظ ظرفیت حمل و تاب‌آوری زنجیره تأمین تبدیل شده است. ظرفیت نوسازی چهار هزار کشنده در سال، در صورت تأمین ارز و فعال شدن فرآیند اجرایی، می‌تواند بخشی از این نیاز را پوشش دهد. در کنار آن، خروج کشنده‌های بالای ۵۰ سال با استفاده از مشوق‌های اقتصادی می‌تواند به پاک‌سازی سریع‌تر بخش فرسوده ناوگان کمک کند. با این حال، حل مساله نیازمند استمرار است. ناوگانی که طی چند دهه فرسوده شده، با یک سال نوسازی به وضعیت مطلوب نمی‌رسد.

اگر قرار است حمل‌ونقل جاده‌ای همچنان ستون اصلی جابه‌جایی کالا در کشور باقی بماند، نوسازی باید از یک پروژه مقطعی به یک سیاست دایمی تبدیل شود؛ سیاستی که در آن ارز، منابع مالی، تولید، واردات، اسقاط و مشوق‌های اقتصادی در یک زنجیره واحد قرار گیرند. در غیر این صورت، هر بار که تجارت جاده‌ای تحت فشار بیشتری قرار گیرد، مساله فرسودگی ناوگان نیز دوباره خود را در قالب افزایش هزینه، کاهش بهره‌وری و اختلال در جریان کالا نشان خواهد داد.

ال‌نینو چگونه می‌تواند معادله بارش ایران را تغییر دهد؟

سیگنال بارش یا هشدار سیلاب؟

بازگشت پدیده ال‌نینو به ادبیات پیش‌بینی‌های اقلیمی، بار دیگر این پرسش را مطرح کرده است که آیا ایران در ماه‌های پیش‌رو باید خود را برای افزایش بارش و سیلاب آماده کند یا نه. با این حال، هشدار کارشناسان هواشناسی یک نکته کلیدی دارد: ال‌نینو «پیش‌بینی بارش» نیست، بلکه یکی از حلقه‌های زنجیره پیچیده‌ای است که می‌تواند بر گردش جو و در نهایت بر الگوی بارش ایران اثر بگذارد. احد وظیفه، رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی، تأکید می‌کند که برای برآورد وضعیت بارش و احتمال سیلاب باید همزمان شاخص‌های اقیانوسی، الگوهای جوی، مسیر انتقال رطوبت و خروجی مدل‌های پیش‌بینی بررسی شوند؛ رویکردی که نشان می‌دهد میان «افزایش احتمال» و «وقوع قطعی» یک رخداد بارشی فاصله قابل توجهی وجود دارد.

ال‌نینو به تنهایی پیش‌بینی بارش ایران نیست

رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی، گفت: ال‌نینو یکی از شاخص‌های مهم اقلیمی است که می‌تواند بر الگوهای گردش جوی در فصل سرد اثر بگذارد، اما وقوع آن به تنهایی به معنای افزایش بارندگی یا شکل‌گیری سیلاب در کشور نیست. او تأکید کرد: برای ارزیابی وضعیت بارش و احتمال وقوع سیلاب باید مجموعه‌ای از شاخص‌های اقیانوسی، الگوهای گردش جوی، مسیر انتقال رطوبت و خروجی مدل‌های پیش‌بینی به‌صورت همزمان بررسی شود.

این اظهارات در واقع مرزی میان دو نوع برداشت از ال‌نینو ترسیم می‌کند؛ برداشت نخست، آن را یک «سیگنال هشدار» برای تغییر شرایط اقلیمی می‌داند و برداشت دوم، به‌اشتباه آن را معادل بارش سنگین و سیلاب تلقی می‌کند.

چرا ال‌نینو الزاماً بارش بیشتر به همراه ندارد؟

اثر ال‌نینو در سراسر جهان یکسان نیست. تغییر دمای آب اقیانوس آرام می‌تواند از طریق دورپیوندهای جوی، ساختار و مسیر گردش‌های هوا را در مناطق بسیار دور تغییر دهد؛ اما اینکه این تغییرات در ایران به بارش بیشتر، کاهش بارش یا حتی شرایط نزدیک به میانگین منجر شود، به مجموعه‌ای از عوامل دیگر وابسته است. وظیفه با اشاره به همین موضوع توضیح داد: حتی در سال‌هایی که ال‌نینو با شدت بالایی رخ داده، مناطق مختلف جهان و حتی بخش‌های مختلف یک منطقه، شرایط بارشی مشابهی نداشته‌اند و در برخی نقاط بارش افزایش یافته و در برخی مناطق خشکسالی رخ داده است. به گفته او، وضعیت جغرافیایی ایران، مسیر ورود سامانه‌های بارشی، نحوه انتقال رطوبت و وضعیت سایر الگوهای اقلیمی تعیین می‌کنند که یک رخداد اقیانوسی در نهایت چه اثری بر بارش کشور داشته باشد.

شدت ال‌نینو نیز تعیین‌کننده است

ال‌نینو یک پدیده با شدت ثابت نیست و بر اساس میزان افزایش دمای سطح آب اقیانوس آرام طبقه‌بندی می‌شود. هرچه افزایش دما بیشتر باشد، شدت رخداد نیز بیشتر خواهد بود؛ با این حال، حتی رخدادهای شدید گذشته نیز پیامدهای کاملاً مشابهی برای ایران نداشته‌اند. به گزارش تسنیم، وظیفه با اشاره به رخدادهای قابل توجه گذشته گفت: ال‌نینو بر اساس میزان افزایش دمای سطح آب اقیانوس آرام طبقه‌بندی می‌شود و هرچه این افزایش دما بیشتر باشد، شدت رخداد نیز افزایش پیدا می‌کند. او با اشاره به سال‌های ۱۹۹۱، ۱۹۹۷ و ۱۹۹۸ افزود: بررسی نقشه‌های بارش این سال‌ها نشان می‌دهد که حتی در رخدادهای قابل توجه ال‌نینو نیز اثرات بارشی در همه مناطق مشابه نبوده است. این تجربه تاریخی نشان می‌دهد که استفاده از الگوهای گذشته برای پیش‌بینی آینده تنها زمانی معتبر است که سایر شرایط جوی و اقلیمی نیز در نظر گرفته شوند.

شرایط فعلی هنوز قطعی نیست

در شرایط کنونی نیز به گفته رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی، شاخص‌های اقلیمی قابل توجه هستند، اما هنوز نمی‌توان بر اساس آنها یک سناریوی قطعی برای ماه‌های آینده ترسیم کرد. وظیفه درباره وضعیت فعلی اظهار کرد: شاخص‌های فعلی قابل توجه هستند، اما این شرایط همچنان در حال تغییر است و احتمال حرکت شاخص به سمت وضعیت خنثی وجود دارد؛ بنابراین هرگونه برآورد درباره پیامدهای آن باید با در نظر گرفتن عدم قطعیت انجام شود. این نکته از منظر مدیریت بحران اهمیت دارد. وجود یک شاخص اقلیمی می‌تواند ضرورت پایش و آمادگی را افزایش دهد، اما نباید به اعلام یک پیش‌بینی قطعی تبدیل شود. به همین دلیل، سیاست مناسب در مواجهه با شرایط نامطمئن، آماده‌سازی برای چند سناریو است؛ نه تصمیم‌گیری صرفاً بر مبنای یک سناریوی بارندگی شدید.

مسیر رطوبت؛ حلقه گمشده پیش‌بینی بارش

یکی از مهم‌ترین نکاتی که در تحلیل احتمال بارش سنگین در ایران مطرح می‌شود، مسیر انتقال رطوبت است. حتی اگر شرایط اقیانوسی و جوی در مقیاس کلان مساعد به نظر برسد، بدون ورود رطوبت کافی به کشور، احتمال بارش سنگین الزاماً افزایش پیدا نمی‌کند. وظیفه در این باره گفت: اگر گردش‌های جوی به گونه‌ای شکل بگیرند که انتقال رطوبت به سمت ایران تقویت شود و سایر شرایط اقلیمی نیز در وضعیت مناسب قرار داشته باشند، احتمال وقوع بارش‌های قابل توجه افزایش می‌یابد. او در مقابل هشدار داد: اگر گردش جوی در فاز نامناسب قرار داشته باشد، حتی وجود یک شاخص اقیانوسی مساعد نیز لزوماً به بارش مورد انتظار منجر نخواهد شد.

پیش‌بینی فصلی زمان سیلاب را مشخص نمی‌کند

یکی از خطاهای رایج در برداشت از پیش‌بینی‌های اقلیمی، انتظار برای تعیین زمان و مکان دقیق یک سیلاب چند ماه زودتر است. پیش‌بینی فصلی اساساً چنین قابلیتی ندارد. وظیفه در توضیح محدودیت این پیش‌بینی‌ها گفت: این پیش‌بینی‌ها می‌توانند تصویری کلی از شرایط احتمالی فصل آینده ارایه کنند، اما برای شناسایی دقیق سامانه‌های بارشی و احتمال وقوع سیلاب باید از پیش‌بینی‌های کوتاه‌مدت، هفتگی و روزانه نیز استفاده کرد. به گفته رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی، سامانه‌های جوی قوی را می‌توان حدود یک تا دو هفته پیش از وقوع با دقت بیشتری شناسایی کرد و هرچه به زمان رخداد نزدیک‌تر شویم، امکان برآورد دقیق‌تر شدت و دامنه اثرات آن افزایش می‌یابد. وظیفه همچنین تأکید کرد: خروجی مدل‌های هواشناسی نیز ثابت نیست و با ورود داده‌های جدید تغییر می‌کند؛ بنابراین یک نقشه یا یک خروجی مدل نمی‌تواند به‌تنهایی مبنای اعلام وقوع قطعی سیلاب قرار گیرد.

فرصت برای برق آبی مشروط به مدیریت مخازن

افزایش بارش در صورت تحقق، تنها پیامد آن در بخش کشاورزی و منابع آب نخواهد بود. منابع آبی ذخیره‌شده در سدها می‌تواند بر تولید انرژی برق آبی نیز اثرگذار باشد. رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی با اشاره به ارتباط میان منابع آب و انرژی گفت: در صورت تحقق بارش‌های مناسب، افزایش ذخایر آب علاوه بر تأمین نیازهای آبی، می‌تواند ظرفیت تولید برق آبی کشور را نیز افزایش دهد. او افزود: با توجه به محدودیت‌های موجود در بخش انرژی، مدیریت ذخایر آبی و استفاده از ظرفیت نیروگاه‌های برق آبی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند و افزایش حجم آب مخازن می‌تواند امکان تولید و تنظیم انرژی در دوره‌های مختلف را فراهم کند.

آمادگی برای چند سناریو نه یک پیش‌بینی قطعی

در نهایت، پیام اصلی اظهارات رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی را می‌توان در یک اصل خلاصه کرد: ال‌نینو باید به عنوان یکی از داده‌های تصمیم‌گیری دیده شود، نه پاسخ نهایی.

وظیفه درباره ضرورت تصمیم‌گیری بر اساس داده‌های به‌روز گفت: برنامه‌ریزی دستگاه‌های اجرایی باید بر مبنای داده‌های به‌روز و پیش‌بینی‌های کوتاه‌مدت انجام شود و خروجی مدل‌ها به‌صورت مستمر مورد ارزیابی قرار گیرد.

او همچنین از برگزاری جلسات متعدد با دستگاه‌های مرتبط خبر داد و گفت: طی ماه‌های اخیر، جلسات متعددی با وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مرتبط از جمله وزارت جهاد کشاورزی و مجموعه‌های مدیریت منابع آب برای بررسی آثار احتمالی شرایط اقلیمی برگزار شده است.

سدها باید برای سناریوهای مختلف آماده باشند

یکی از اقدامات مهم در چنین شرایطی، آماده‌سازی زیرساخت‌ها پیش از وقوع رخداد است. در این میان، مدیریت مخازن و سدها اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا تصمیم‌گیری درباره حجم ذخیره آب باید میان دو نیاز، یعنی حفظ ذخیره برای دوره‌های کم‌آبی و ایجاد ظرفیت کافی برای مهار روان‌آب در صورت بارش شدید، تعادل برقرار کند. وظیفه آماده‌سازی زودهنگام مخازن و سدها را ضروری دانست و گفت: لازم است ظرفیت مناسب برای مواجهه با سناریوهای مختلف، از جمله بارش‌های سنگین، در نظر گرفته شود تا در صورت وقوع بارش‌های شدید، امکان مدیریت روان‌آب و کنترل سیلاب وجود داشته باشد. رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی در پایان بر همکاری میان دستگاه‌های مختلف تأکید کرد و گفت: مدیریت شرایط اقلیمی پیش‌رو نیازمند همکاری مستمر میان سازمان هواشناسی، وزارت نیرو، وزارت جهاد کشاورزی، شرکت‌های آب منطقه‌ای، مدیریت بحران و سایر دستگاه‌های مرتبط است تا اطلاعات پیش‌بینی در زمان مناسب به تصمیم‌های اجرایی تبدیل شود و کشور بتواند هم از فرصت بارش‌های احتمالی استفاده کند و هم آمادگی لازم برای رخدادهای حدی را داشته باشد.

در شهر

ورود ۱۳۱ اتوبوس دوکابین به کشور

سخنگوی شهرداری تهران از ورود ۳۱ دستگاه اتوبوس دوکابین به کشور خبر داد و گفت: با احتساب این اتوبوس‌ها، تعداد اتوبوس‌های دوکابین فعال در تهران به ۱۳۲ دستگاه می‌رسد. هم‌زمان، استفاده از مترو در دوره اجرای طرح حمل‌ونقل عمومی رایگان ۲۰ درصد افزایش یافته است. به گزارش ایسنا، عبدالمطهر محمدخانی اظهار کرد: ۳۱ دستگاه اتوبوس دوکابین که در قالب قرارداد ۲۰۰ دستگاه اتوبوس با چین تأمین شده‌اند، وارد خاک کشور شده‌اند و شهرداری در تلاش است با همکاری گمرک، این اتوبوس‌ها را در هفته نخست مهرماه وارد چرخه خدمت‌رسانی کند. او افزود: در حال حاضر ۱۰۱ دستگاه اتوبوس دوکابین در تهران فعال است و بخشی از اتوبوس‌های سه کابین ۲۶ متری و تعدادی از اتوبوس‌های دوکابین نیز تحویل شده‌اند. به گفته محمدخانی، بارگیری سایر اتوبوس‌ها در بنادر چین آغاز شده و شهرداری امیدوار است روند ورود آنها ادامه پیدا کند. سخنگوی شهرداری تهران همچنین درباره ادامه طرح حمل‌ونقل عمومی رایگان گفت: این طرح با نظر اکثریت اعضای شورای شهر تا دو ماه آینده ادامه خواهد داشت. شهرداری در کنار آن پیشنهاد اجرای خدمات هوشمند در قالب «باشگاه شهروندی» و ارایه سبدی از تخفیف‌ها برای اقشار مختلف را مطرح کرده است. محمدخانی با اشاره به آمار استفاده از مترو در دوره اجرای طرح رایگان، گفت: بر اساس گزارش‌های ارایه‌شده، میزان استفاده از مترو در این ایام ۲۰ درصد افزایش یافته است. شمارش مسافران نیز به صورت الکترونیکی و به تفکیک ایستگاه‌ها انجام می‌شود و آمار روزانه در شرکت بهره‌برداری مترو ثبت می‌شود. او با بیان اینکه سهم فعلی حمل‌ونقل عمومی در برابر خودروهای شخصی حدود ۳۵ به ۶۵ درصد است، توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی و ارایه مشوق‌هایی مانند تخفیف‌های شهروندی را از برنامه‌های شهرداری برای تغییر این نسبت عنوان کرد. محمدخانی همچنین با اشاره به موضوع مصرف سوخت گفت: افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به کاهش مصرف سوخت در تهران کمک کند.

سرویس‌های غیراستاندارد مدارس حق فعالیت ندارند

رییس کمیسیون حمل و نقل و عمران شورای شهر تهران گفت: خودرویی که نتواند ایمنی لازم را داشته باشد و استانداردهای لازم را کسب کند، حق فعالیت به عنوان سرویس مدرسه را نخواهد داشت. جعفر تشکری هاشمی در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به الزام به شهرداری تهران برای نصب برچسب سرویس مدرسه اظهار کرد: به شهرداری تهران تکلیف شده است که تمام خودروهای مجاز، برچسب سرویس مدرسه را داشته باشند تا برای شهروندان قابل شناسایی باشند. تشکری هاشمی افزود: این موضوع صرفاً یک برچسب نیست؛ بلکه این برچسب به این مفهوم است که شهرداری تهران، این خودروها را ساماندهی کرده، آموزش‌های لازم را به رانندگان آنها ارایه داده، استاندارد بودن و سالم بودن خودروها را کنترل کرده و در عین حال، نرخ‌های مصوب نیز باید در آنجا رعایت شود. او ادامه داد: این موضوع هم پیش‌بینی شده هر سال در دستور کار بوده و هر سال هم انجام می‌شده است؛ مگر سرویس‌هایی که خارج از کنترل سازمان تاکسیرانی باشند. آنها دیگر طبیعتاً نباید برچسب بخورند و اصولاً تحت تابعیت شهرداری تهران نیستند. عضو شورای شهر تهران مطرح کرد: متأسفانه ما مواردی داریم که ارتباطی بین اولیای دانش‌آموزان و مسوولان مدارس و برخی از رانندگان با یکدیگر شکل می‌گیرد که تحت کنترل ما نیستند. بایستی آموزش و پرورش و بعد هم مقامات قضایی، با تخلفات برخورد کنند چرا که اصولا این افراد می‌توانند دردسرهایی برای والدین به وجود می‌آورند. تشکری هاشمی با اشاره به نوسازی تاکسی‌های فرسوده تصریح کرد: موضوعی که بارها هم به شهرداری تذکر دادیم، هم منابع مالی آن را برایشان در نظر گرفتیم و تکلیف کردیم که نوسازی را انجام دهند تا ماشین شهروندان، تاکسی کهنه و فرسوده نشود. هم مردم اذیت می‌شوند و هم رانندگانشان اذیت می‌شوند. تشکری اضافه کرد: با توجه به بودجه مصوب و با توجه به تکلیفی که به شهرداری کردیم، باید نوسازی انجام شود اما در مورد سرویس مدارس، هیچ خودرویی که نتواند ایمنی لازم را داشته باشد و استانداردهای لازم را کسب کند، حق اینکه سرویس مدرسه بشود را نخواهد داشت.

مقاوم‌سازی خانه فروغ فرخزاد به پایان رسید

معاون فنی و اجرایی شرکت توسعه فضاهای فرهنگی شهرداری تهران از پایان عملیات مقاوم‌سازی خانه فروغ فرخزاد و ورود این بنا به مرحله مرمت خبر داد و گفت: تلاش می‌شود ضمن حفظ اصالت تاریخی خانه، این مکان پس از احیا به یک فضای فرهنگی ماندگار تبدیل شود. به گزارش ایسنا، مسعود رشید با تشریح آخرین وضعیت پروژه خانه فروغ فرخزاد اظهار کرد: پس از پایان مطالعات و بررسی‌های سازه‌ای، مشخص شد این بنا از نظر پایداری نیازمند مقاوم‌سازی جدی است. این عملیات اکنون به پایان رسیده و سازه خانه پایدار شده است. او افزود: مرحله بعدی پروژه، مرمت بنا است و تلاش خواهد شد مصالح، جزییات معماری و بخش‌های مختلف خانه تا حد امکان به وضعیت اولیه بازگردانده شود. پس از مرمت نیز پروژه وارد مرحله احیا و هویت‌بخشی خواهد شد. رشید درباره روند تملک این خانه گفت: در سال ۱۳۹۸ مشخص شد مالک وقت بنا در حال دریافت پروانه ساخت‌وساز در این ملک است. با توجه به اینکه ساختمان به عنوان خانه پدری فروغ فرخزاد شناخته می‌شد، حساسیت‌های اجتماعی و رسانه‌ای برای حفظ آن شکل گرفت و شهرداری تهران روند تملک بنا را دنبال کرد. به گفته او، این خانه در ادامه به ثبت ملی رسید و فرایند تملک آن حدود دو سال به طول انجامید. در نهایت ملک خریداری و اواخر سال ۱۴۰۰ به شهرداری تهران تحویل داده شد. پس از آن نیز مطالعات و تهیه طرح مرمت آغاز شد. معاون فنی و اجرایی شرکت توسعه فضاهای فرهنگی شهرداری تهران با اشاره به اهمیت شناخت گذشته بنا اظهار کرد: برای بررسی پیشینه خانه، با افرادی که درباره این بنا و زندگی فروغ فرخزاد اطلاعاتی داشتند گفت‌وگو و از مستندات موجود استفاده شد. رشید همچنین درباره طولانی شدن روند صدور مجوزهای میراث فرهنگی گفت: خانه‌های مرتبط با مشاهیر به دلیل ارزش تاریخی و فرهنگی، مشمول ضوابط و حساسیت‌های ویژه میراث فرهنگی هستند. طرح این پروژه نیز چندین مرحله بررسی و اصلاح شد تا مجوز نهایی صادر شود.