

نظارت بر ساخت وسازها در بجنورد

بارندگی پنجشنبه شب در شهرستان خراسان شمالی به‌ویژه بجنورد، خسارت‌هایی را در بخش کشاورزی، راه و برخی از خانه‌های مسکونی رقم زد.به گفته سیدجواد ایلائی، دادستان عمومی و انقلاب بجنورد در خسارت‌هایی که به خانه‌ها وارد شده مردم و مسئولان مقصرند؛ مردم به‌دلیل خانه‌سازی در بستر رودخانه و مسئولان به دلیل نظارت نکردن روی قوانین ساخت و ساز.

موضوع را با شهردار بجنورد در میان گذاشتیم تا از اصل ماجرا باخبر شویم. جواد حمیدی به همشهری می‌گوید: «با توجه به ضوابطی که در شهرداری برای صدور پروانه‌های ساخت وساز وجود دارد، ساخت‌وساز در حریم و بستر رودخانه انجام نمی‌شود و در سیل اخیر آسیب دیده‌اند، خانه‌هایی قدیمی بودند که مجوز ساخت‌وساز نداشتند و

در کنار رودخانه و مسیل آن بودند.»

به‌گفته حمیدی، نظارت‌ها بر ساخت‌وساز با جدیت بیشتری دنبال می‌شود و خانه‌هایی که متحمل خسارت شدند در واقع به شکل حلیی آبادهایی بودند که از سنوات گذشته به جا مانده‌اند. به گفته شهردار بجنورد، برای کاهش خطرهای سیل، شرکت آب منطقه‌ای استان مکلف است نسبت به لایروبی مسیل‌های داخل و خارج شهر اقدام کند و ورود شهرداری به لایروبی و بهسازی مسیل‌ها منوط به اختصاص اعتبار در این زمینه است اما شهرداری اعتبار کافی ندارد. حدود ۲۰ کیلومتر از طول حدود ۲۴ هزار و ۵۰۰ متری مسیل‌های داخل محدوده خدماتی مرکز استان به بهسازی نیاز دارد.

حمیدی در پاسخ به این پرسش که مدیریت آب‌های سطحی در سیل اخیر، موضوع دیگری است که توجه کافی می‌طلبد، اضافه می‌کند: «مطالعات کلی آب‌های سطحی را در دستور کار داریم و طرح جامع هدایت آب‌های سطحی در مرکز استان تصویب شده است. اما برای اجرای آن به اعتبارات دولتی نیاز است. اعتباراتی که در حال حاضر کافی نیست، جوی‌های شهر بجنورد نیز ظرفیت هدایت و مدیریت دبی بالای آب را ندارد از این‌رو در زمان بارش‌های رگباری و بارورد رواناب در مسیل‌های خارج شهر، شاهد آب‌گرفتگی در برخی نقاط بجنورد هستیم. از این پس، اجرای جوی و جدول در شهر بجنورد براساس طرح جامع خواهد بود.» آب گرفتگی و وقوع سیل یکی ازغدغه‌های شهروندان بجنوردی است و آب‌های سطحی از ۱۳ حوزه آبریز به سمت شهر و هسته مرکزی بجنورد هدایت می‌شود. بجنورد مرکز خراسان شمالی ۲۱۰ هزار نفر جمعیت دارد.

انتقال آب دریا به اصفهان در اولویت است



پروژه انتقال آب دریا به اصفهان از ۵سال پیش آغاز شده است و با قوت پیش می‌رود. به گزارش همشهری، مدیرعامل شرکت فولاد مبارکه اصفهان با بیان اینکه این پروژه برای حل مسئله مشکل آب فولاد مبارکه نیست، گفت: این شرکت تقریباً ۵۰ درصد آب مورد نیاز خود را از پساب تأمین می‌کند و سال گذشته برداشت ما از رودخانه زاینده‌رود ۱۴ میلیون مترمکعب بود و هدف گذاری ما این است که برداشت آب از زاینده‌رود طی ۳ سال پیش‌رو به صفر برسد.

محمدیاسر طبینیا با بیان اینکه بازچرخانی پساب فاضلاب ۶ شهر دیگر را کلید زدیم، افزود: تلاش می‌کنیم که نیاز آبی ما دریا بسیار کم باشد زیرا برنامه‌ریزی روی ۲۰۰ میلیون مترمکعب برای صنایع استان است.

وی با تأکید بر اینکه انتقال آب دریا برای حل مشکل آب صنعت استان اصفهان است، ابراز داشت: فولاد مبارکه در این زمینه بیش از سهم خود و وظیفه خود هزینه کرده است. مدیرعامل شرکت فولاد مبارکه اصفهان رقم هزینه شده برای این پروژه را سنسگین خواند و گفت: هم اکنون این طرح انتقال آب در ۲۰ نقطه از سیرجان تا اصفهان در حال پیشروی است و ۶ پیمانکار توانمند در این پروژه مشغول فعالیت هستند که شامل چندصد کیلومتر کریدور و چنده کیلومتر لوله‌گذاری است. مدیرعامل شرکت فولاد مبارکه با بیان اینکه انتقال آب دریا برای صنعت توجیه اقتصادی دارد، تصریح کرد: سهم هزینه‌ای انتقال آب کمتر از حمل‌ونقل است ضمن اینکه امکان جابه جایی این کارخانه نیست و کل در صد هزینه این آب در تولید فولاد حدود ۳۰ هزار تا ۴۰ هزار تومان به ازای هر مترمکعب است. طبینیا با بیان اینکه در اصفهان ۲۲ درصد آب برای مصارف کشاورزی، ۲۱ درصد شرب و ۵درصد در حوزه صنعت مصرف می‌شود، گفت: اصفهان به‌عنوان استانی صنعتی در حوزه صنعت، آب زیادی مصرف نمی‌کند. وی با بیان اینکه برداشت آب فولاد مبارکه از رودخانه زاینده‌رود کمتر از یک درصد است،افزود: براساس دستورالعملی که به صنایع کشور ابلاغ شده صنایع در آینده امکان استفاده از آب خام را نخواهند داشت و به بیان دیگر فروش آب به تجارت تبدیل خواهد شد و این انتقال آب برای صنایع نوعی سرمایه‌گذاری است. طبینیا با بیان اینکه باید نگاهمان متحول شود، تصریح کرد: مصرف میانگین آب در فولاد در جهان ۳.۳دهم مترمکعب برای هر تن فولاد است و ما در فولاد مبارکه به ۲.۲ مترمکعب مصرف به ازای تولید هر تن فولاد در سال گذشته رسیدیم.

۷مرداد سال ۱۴۰۲ایرای راحله طهماسبی یک روز تاریخی خواهد بود. او در حال حاضر معرف کاپیتانی دریانوردی است و البته تا همین مرحله هم هیچ زنی در ایران موفق به اخذ این مدرک نشده است. به‌زودی اما طهماسبی به‌عنوان نخستین کاپیتان دریانورد زن ایران فعالیت خود را شروع خواهد کرد.
سکاندار سابق کشتی قرار است به نفر نخست روی شناور تبدیل شود. راحله طهماسبی که متولد شهرستان سروستان استان فارس است، درباره موفقیت بزرگ خود به همشهری می‌گوید: «تا حالا مسئولیت ناوبری را به‌عهده داشتم و فعالیت با سیستم‌های ارتباطی، رادار و ... بود. در واقع بعد از کاپیتان کشتی من به‌عنوان سکاندار شناخته می‌شدم، یعنی جانشین فر مانده. قبلاً دست‌نور می‌گرفتم، اما حالا که کاپیتان شدم، دست‌وردهنده می‌شوم. البته از مردادماه به‌عنوان کاپیتان فعالیت خود را شروع می‌کنم.» طهماسبی بیشتر از یک دهه است که فعالیت خود را در عرصه دریانوردی آغاز کرده است. او می‌گوید که سال ۸۹، هنگامی که تصمیم گرفت در دوره‌های آموزشی دریانوردی شرکت کند، هیچ زن ایرانی در این عرصه فعالیت نمی‌کرد. طهماسبی اما با پیگیری‌های مداوم توانست در آموزشگاه آریا دریای بندر لنگه ثبت نام کند و از خرداد همین سال، زندگی‌اش وارد فاز جدیدی شد: «سال ۸۹نزد مدیر این آموزشگاه در بندر لنگه رفتم. ایشان پیگیر موضوع ثبت نام من در دوره‌های آموزشی دریانوردی شدند و بعد از گذشت چندین‌ماه توانستم در این آموزشگاه دوره دریانوردی را بگذرانم. دوره‌های جانبی دریانوری حدود ۶ماه شد و بعد آزمونی از ما گرفتند که ۱۸آقا شرکت داشتند و تنها خانم آزمون من بودم که بیشترین نمره را به‌دست آوردم.»



۴مرتبه مردودی

در عرصه دریانوردی، علاقه‌مندان بعد از پشت سر گذاشتن هر دوره آموزشی آکادمیک باید در دوره شفاهی شرکت کنند. طهماسبی بعد از گذراندن دوره آموزشی در بندر لنگه عازم پایتخت شد تا آزمون شفاهی را در سازمان بنادر تهران بگذراند. «از تهران ۴مرتبه در آزمون شفاهی مردود شدم و خوشبختانه پس از آن توانستم آزمون را با موفقیت پشت سر بگذارم.»

با گذر از این آزمون، طهماسبی ۱۸ماه دوره کارآموزی روی شناور را پشت سر گذاشت: «گذر از این مرحله بسیار دشوار بود. تقریباً هیچ‌کس به یک خانم در این حوزه اعتمادی نداشت. در اوایل حضور روی شناور خیلی اذیت شدم، مثلاً می‌گفتند برای یک خانم کابین نداریم و اگر بخواهد روی کابین بماند، باید خودش امنیت خودش را تأمین کند.» دلیل آن البته‌حضور پرسنل خارجی روی شناور بود که طهماسبی می‌گوید: «نهایتاً معتقد بودند که تمام نفرات ایرانی نیستند و از کشورهای دیگر هم در این شناور حضور دارند. برای همین، تعهد دادم که خودم مسئولیت امنیت خودم را به‌عهده می‌گیرم.»

با توجه به شرایط، او تصمیم گرفت روی شناورهایی کار کند که نیاز به کابین نداشته باشد و البته بتواند شب به خانه برگردد:

«تقریباً ۶ماه روی شناور مسافربری کیش فعالیت کردم و بعد از آن نیز در شناوری در بندرعباس فعالیت خودم را ادامه دادم تا به دوره‌های افسری رسیدم.

دوره‌های افسری ۶ماه طول کشید و سال ۹۶در آزمون افسری شرکت کردم. در آزمون افسری بیشتر درس خود را پاس کردم، اما در قسمت نقشه‌های دریایی ۴مرتبه مردود شدم.» طهماسبی ادامه می‌دهد: «برای همین، مجبور شدم استاد خصوصی بگیرم ولی در نهایت متوجه شدم که این کارها فایده‌ای ندارد. در ادامه از یکی از هم‌دوره‌هایم که جلوتر از من بود، کمک گرفتم و سرانجام دروس نقشه‌های دریایی را به پایان رساندم.»

ایران‌تنشر



سکان کشتی دست من است

گفت‌و گو با «راحله طهماسبی»، نخستین کاپیتان دریانوردی زن ایرانی



دریاپلور دمسونه استان هرمزگان سال ۱۳۹۶

در اوایل حضور

روی شناور خیلی

اذیت شدم، مثلاً

می‌گفتند برای یک

خانم کابین نداریم

و اگر بخواهد روی

کابین بماند، باید

خودش امنیت

خودش را

تأمین کند

هر قدر که در

آزمون‌های کتبی

موفق باشید، ممکن

است در آزمون

او را را به سادگی

کم بیاورید، من در

این مرحله استرس

زیادی داشتم و به

کمک سرم و آمپول

در این آزمون

شرکت کردم

شناور مسافربری و باربری

از مشوق زنان در این عرصه می‌توان به کاپیتان قاسم عسگری‌نسب اشاره کرد که در حال حاضر مدیرکل سازمان بنادر و کشتیرانی است. به‌گفته طهماسبی، او شرایطی به‌وجود آورد تا طهماسبی بتواند به‌راحتی پاسخ سؤال او را بدهد: «آزمون او را بسیار شرایط سختی دارد و به‌دلیل بالا بودن استرس در این مرحله امکان مردودی افزایش پیدا می‌کند.»

او بیان می‌کند: «هر قدر که در آزمون‌های کتبی موفق باشید، ممکن است در آزمون او را را به سادگی کم بیاورید. من در این مرحله استرس زیادی داشتم و به کمک سرم و آمپول در این آزمون شرکت کردم. جالب اینکه کاپیتان عسگری‌نسب بسیار آرام بودند و با اینکه سؤالات سختی پرسیدند، خوشبختانه بدون استرس جواب دادم و مدرک افسری‌ام را اخذ کردم.»

پس از آن روی شناور مسافربری از بندرعباس به دویی مشغول به‌کار شد: «دوره کارآموزی را در آنجا شروع کردم و بعد از آن روی یک شناور باربری فعالیت خودم را ادامه دادم. در ادامه برای اخذ مدرک مَستَر (کارشناسی ارشد) اقدام کردم تا بتوانم عنوان کاپیتانی دریانوردی را به‌دست بیاورم. این دوره معمولاً ۳سال طول می‌کشد، اما برای من ۳۹ماه زمان بُرد تا بتوانم به چیزی که می‌خواهم برسم. دلایلش این بود که هیچ‌کسی حاضر نمی‌شد من روی شناورش کار کنم. البته نه من بلکه به هیچ خانمی چنین اجازه‌ای نمی‌دادند.» طهماسبی تأکید می‌کند: «در این عرصه بازار کار برای خانم‌ها کم است، زیرا اغلب حقوق پایین‌ر پیشنهاد می‌دهند یا اینکه توقع دارند بیشتر از حد استاندارد از آدم کار بکشند. در نهایت نیز ممکن است سابقه بیمه برای شما لحاظ نشود. حدود ۵ماه در قشم مدیریت یک آموزشگاه دریانوردی را به‌عهده گرفتم و اذیت شدم.»

به‌گفته طهماسبی، هیچ وقت کسی در عرصه دریانوردی به او کمک نکرده است. با وجود این، او به موفقیت‌های بسیاری در دنیای دریانوردی دست یافته است: «سال ۹۶به‌عنوان دریانورد نمونه اسکله شهید رجایی انتخاب شدم. سال ۹۷نیز به همایش چهره نامی بانوی ایرانی دعوت و در آنجا به‌عنوان بانوی ماندگار انتخاب شدم.» او ادامه می‌دهد: «در سال ۹۶دوره تدریس دریانوردی را هم شروع کردم. در یک دوره آموزش مدرسین دریایی (TFT) شرکت کردم و اگر مدرک این دوره آموزشی را دریافت می‌کردم، می‌توانستم بعضی از دروس دریانوردی را تدریس کنم. همین اتفاق هم افتاد و من دوره آموزشی برای بانوان برگزار کردم.»

دوری از خانواده

دوری ۶ماهه از خانه و خانواده و حضور روی شناور برای طهماسبی هم تجربه خوبی بوده و هم تجربه بد. او درباره این دوره توضیح می‌دهد: «برای من هم خوب بوده و هم بد. در این مدت انصافاً همکاران بسیار خوبی داشتم. البته در ۲ هفته نخست شرایط بدی بود و همکاران وقتی من را می‌دیدند، گویی طاعون داشتم و از من فرار می‌کردند. اما رفته رفته شرایط بهتر شد و توانستم ماه‌های خوبی را در کشتی بگذرانم. از این جهت، خوب بود، ولی روزهای بدی هم داشتم؛ اینکه آنتن گوشی موبایل دو، سه روز قطع می‌شد و نمی‌توانستم با خانواده‌ام ارتباط برقرار کنم.

این روزها به من خیلی سخت می‌گذشت، چون مدام به مادر و پدرم فکر می‌کردم که مثلاً الان در چه وضعیتی هستند و چه کار می‌کنند.» او می‌گوید: «با اینکه در دریانوردی تجربه زیادی کسب کردم، اما هنوز هم بی‌خبری چندین روزه از پدر و مادرم عادی نشده و دلتنگ می‌شوم. چه در دوره‌های آموزشی باشم و چه در مواقعی که از خانواده دور هستم.»

برای طهماسبی اخذ مدرک اقیانوس‌پیما و سوسه‌انگیز است، اما به‌نظر می‌رسد قصد ورود به این آزمون دشوار را ندارد. او می‌گوید: «خیلی دوست دارم که مدرک اقیانوس‌پیما را اخذ کنم. بیش از این به این موضوع خیلی فکر کردم و اینکه بتوانم روزی کاپیتان اقیانوس‌پیما شوم، اما حالا به این نتیجه رسیده‌ام که در ۸سالگی دیگر توان گذراندن چنین دوره‌هایی را ندارم. البته هر موقع از من سؤال می‌شد که چه آرزویی داری؟ می‌گفتم: دوست دارم کاپیتان شوم و حالا از این بابت خوشحال هستم.»

عدد خبر

۴۰۰

میلیارد



شهردار تبریز با اشاره به اینکه پروژه ساماندهی صدفه جنوبی (بخش جنوبی) مقبره الشعرا با ۴۰۰ میلیارد تومان در حال اجرا است و تا یک‌ماه آینده به بهره‌برداری می‌رسد، از تأخیر در پایان اجرای این طرح عذرخواهی کرد. یعقوب هوشیار گفت: «مطابق وعده قبلی این پروژه باید ۹ اردیبهشت امسال به بهره‌برداری می‌رسید که تغییر در ارائه طرح توسط مشاور، موجب تأخیر یک‌ماهه در بهره‌برداری از آن شد.»

۵۰

درصد



معاون حفاظت و بهره‌برداری شرکت آب منطقه‌ای اردبیل از کاهش ۵۰ درصدی سطح بارش‌ها در سال آبی جدید نسبت به دوره بلندمدت خبر داد. حمید قضایی گفت: «به‌دلیل کاهش بارندگی‌ها و افت ذخیره آب سد یامچی، در صورت تداوم روند مصرف فعلی آب و عدم‌مدیریت آن، شهروندان اردبیل در تابستان با کمبود آب آشامیدنی مواجه خواهند شد.»

۷۰۰

هزار



استاندار البرز معتقد است شهرستان فردیس با بیش از ۷۰۰ هزار نفر جمعیت، متراکم‌ترین شهر کشور است و بسیاری از زیرساخت‌های آن متناسب با رشد جمعیت نیست. مجتبی عبداللهی در آغاز عملیات اجرایی مدرسه ۱۲ کلاسه در محله کم برخوردار در شهرک ارم فردیس گفت: «بر این اساس با احصای موانع و نیازهای این شهرستان، برنامه‌ریزی دقیقی برای تقویت زیرساخت‌ها داریم.»

خبر

مولدسازی برای تکمیل

پروژه‌های ناتمام در یزد

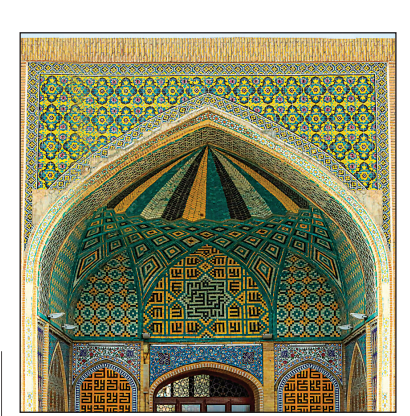
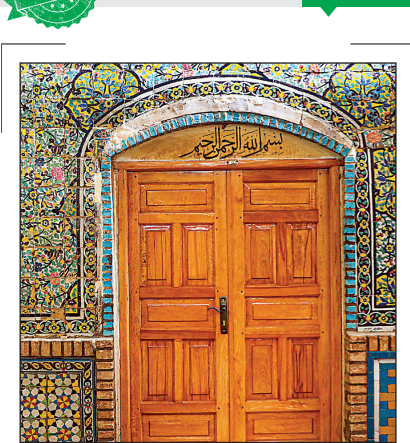
استاندار یزد در نشست شورای اطلاع‌رسانی استان یزد از مولدسازی ظرفیت‌های دولتی، انقلاب اقتصادی و اجرایی در مسیر تکمیل پروژه‌های نیمه تمام خبر داد.

به گزارش ایرنا، مه‌ران فاطمی گفت: «هم‌اکنون ۶۵ هزار میلیارد تومان پروژه نیمه‌تمام در استان وجود دارد و این در حالی است که کل بودجه استان در سال، بیش از هزار میلیارد تومان نیست لذا در صورت عدم‌افزایش قیمت‌ها تکمیل طرح‌های نیمه تمام استان بیش از ۶۵ سال زمان می‌برد.»

او ادامه داد: «یکی از مطالباتی که در سفرهای رئیس‌جمهور، وزرا و مسئولان استانی از سوی شهروندان مطرح می‌شود، تکمیل این پروژه‌های ناتمام است و با بودجه‌های محدود دولتی نمی‌توان این طرح‌ها را تکمیل کرد، لذا مولدسازی ظرفیت‌های بلا استفاده، زمینه تکمیل پروژه‌ها و امیدآفرینی را باعث می‌شود.»

استاندار یزد گفت: «بخش عمده‌ای از منابع حاصل از مولدسازی، برای تکمیل پروژه‌های مناطق محروم استفاده می‌شود که این موضوع اتفاق بزرگی در حوزه اقتصادی و عمرانی است و باید به نحو مطلوب از این فرصت بهره‌برداری شود.»

عکس خبر



هنر معماری

مسجد جامع (سید) زنجان به لحاظ جغرافیای سیاسی، فرهنگی و طبیعی، یکی از مساجد مهم زنجان است و معماری آن به روزگار قاجار برمی‌گردد. عکس: مهر