

یادداشت های راوی به قلم محمدکاظم حاج سر دار

مردم هز پنه تأخیر در احداث جاده مسجدسلیمان را با جان خود می‌پردازند

بار دیگر یک حادثه مرگبار راندگی در جاده لهواز مسجدسلیمان، جان تعدادی از هم‌لستانی‌های ما را گرفت تا این مسیر که سال‌هاست موضوع احداث جاده میان‌بر آن مطرح است همچنان به‌عنوان قربانگاهی برای مردم باقی بماند.

بر اساس گزارش‌های موجود، ایده احداث جاده میان‌بر لهواز مسجدسلیمان از سال ۱۳۸۶ به‌طور جدی مطرح شد و عملیات خاکی آن نیز آغاز گردید، اما این فعالیت‌ها ادامه نیافت و عملیات اجرایی پروژه متوقف شد. در مردادماه سال ۱۳۹۰، با حضور وزیر وقت راه و شهرسازی، کلنگ آغاز عملیات اجرایی این پروژه به زمین زده شد و وعده دادند که جاده ظرف ۳۶ ماه به بهره‌برداری برسد. در سال ۱۳۹۵ نیز استاندار وقت خوزستان از وزارت نفت خواست بخشی از اعتبارات موردنیاز برای بهسازی جاده را تأمین کند. در سال ۱۳۹۷ هم برای چندمین بار، پس از گذشت بیش از یک دهه از طرح موضوع، عملیات احداث پروژه با حضور معاون عمرانی استاندارد آغاز شد؛ اما این وعده‌ها نیز به نتیجه نرسید.

اکنون در سال ۱۴۰۵ قرار داریم، ولی بر اساس اطلاعات مطرح‌شده، پروژه همچنان در مرحله نهایی‌سازی مطالعات است. نه‌تنها اجرای آن به سرانجام نرسیده، بلکه برنامه زمان‌بندی مشخص، شفاف و الزام‌آوری نیز برای آغاز و تکمیل آن اعلام نشده است. به این ترتیب، پروژه‌ای که می‌توانست سال‌ها پیش به کاهش خطرات جاده‌ای و حفظ جان مردم کمک کند، همچنان در چرخه وعده‌ها گرفتار مانده است.

نتیجه این تأخیرهای طولانی و آنچه باید درباره علل توقف پروژه و مسئولیت دستنگاه‌های مربوط بررسی شود، ادامه تردد مردم در مسیری است که به دلیل حوادث مرگبار، به جاده مرگ شهرت یافته است. هر ماه تأخیر در تعیین تکلیف این پروژه می‌تواند به معنای تداوم خطر و تکرار حوادث تلخ باشد؛ حوادثی که قربانیان آن شهروندانی هستند که حق دارند از جاده‌ای ایمن برخوردار باشند.

برسش اساسی این است که چرا با وجود گذشت نزدیک به دو دهه از طرح موضوع، هنوز زمان مشخصی برای اجرای این پروژه اعلام نشده است؟ چرا دستنگاه‌های مسئول درباره این همه تأخیر پاسخ روشنی به افکار عمومی نمی‌دهند؟ آیا نباید مشخص شود چه موانعی موجب توقف پروژه شده و کدام نهاد مسئول رفع این موانع است؟ وزارت راه و شهرسازی و شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، به‌عنوان دستنگاه‌های اصلی مرتبط با اجرای چنین پروژه‌هایی، باید درباره آخرین وضعیت طرح، دلایل تأخیر، منابع مالی موردنیاز و زمان‌بندی قطعی اجرا اطلاع رسانی کنند.

مردم خوزستان دیگر به وعده‌های تکراری نیاز ندارند؛ آن‌ها انتظار اقدام عملی دارند. جان انسان‌ها نباید هزینه بی‌برنامگی، تأخیرهای طولانی و پاسخ‌گو نبودن دستنگاه‌های مسئول شود.جاده میان‌بر لهواز مسجدسلیمان باید از چرخه وعده‌ها خارج شود؛ پیش از آنکه حادثه‌ای دیگر، خانواده‌های بیشتری را داغدار کند.

چرا وعده ساماندهی وانت‌بارها و بازارچه‌های اهواز عملی نمی‌شود؟

سال‌هاست شهرداریان و فرمانداران لهواز از ساماندهی وانت‌بارهایی سخن می‌گویند که در ورودی، شهرهای حاشیه خیابان‌ها و نقاط مختلف مناطق روستایی انواع میوه، تره‌بار و کالاهای دیگر را عرضه می‌کنند؛ اما این وعده‌ها همچنان روی زمین مانده است.

بسیاری از این وانت‌بارها بخشی از سطح خیابان یا حاشیه جاده را اشغال می‌کنند. توقف خودروهای شهروندان برای خرید نیز موجب ایجاد ترافیک و در برخی موارد افزایش خطر تصادفات رانندگی می‌شود. این وضعیت در بعضی نقاط به اندازه‌ای نامناسب است که عبور و مرور را مختل کرده و مشکلات متعددی برای مردم به وجود آورده است.

از سوی دیگر، وعده ساماندهی بازارچه‌های شهری نیز تاکنون به نتیجه مطلوب نرسیده است. نه‌تنها این معضل برطرف نشده، بلکه در برخی نقاط شرایط بدتر شده و هر روز بر مشکلات ناشی از بی‌نظمی، سد معبر و نبود نظارت کافی افزوده می‌شود.

البته همان‌طور که بارها تأکید کرده‌ایم، هدف از طرح این موضوع، قطع روزی عده‌ای از شهروندان نیست؛ افرادی که بسیاری از آن‌ها به دلیل بیکاری و ناچاری به این شیوه کسب درآمد روی آورده‌اند. مسئله اصلی، ساماندهی فعالیت این افراد، حفظ حق عبور و مرور شهروندان و جلوگیری از ایجاد ترافیک و خطرات احتمالی است.

برای حل این مشکل، راهکارهای عملی وجود دارد. شهرداری می‌تواند در مناطق مختلف شهر، زمین‌ها یا فضاهای مناسبی را برای فعالیت وانت‌بارها اختصاص دهد تا این فروشندگان بدون اشغال خیابان‌ها و ایجاد مزاحمت برای مردم، به کسب‌وکار خود ادامه دهند. همچنین لازم است بازارچه‌ها با برنامه‌ای مشخص ساماندهی شوند و از نظر نظم، بهداشت، دسترسی و رعایت حقوق شهروندان تحت نظارت قرار گیرند.وضعیت برخی بازارچه‌ها، از جمله بازارهای کیان، صدف، پردیس و منطقه تاشک‌پار است و نیاز به رسیدگی جدی دارد. در این میان، وضعیت جاده زرگان نیز به مشکلات قابل توجهی برخورد ر است؛ مسیری که شرایط نامناسب آن در معرض دید عموم قرار دارد و انتظار می‌رود مسئولان برای ساماندهی آن اقدام مؤثرتری انجام دهند.

برسش نیازجاست که چرا با وجود سال‌ها طرح موضوع و وعده‌های متعدد شهرداران و فرمانداران سابق و فعلی، هنوز برنامه‌ای روشن و نتیجه‌بخش برای ساماندهی وانت‌بارها و بازارچه‌ها اجرا نشده است؟ آیا وقت آن نرسیده که به‌جای تکرار وعده‌ها، اقدامات عملی و قابل رزایی در دستور کار قرار گیرد؟ انتظار می‌رود شهرداری لهواز با همکاری فرمانداری و سایر دستنگاه‌های مرتبط، ضمن شناسایی نقاط بحرانی و تدوین برنامه‌ای مشخص، زمان‌بندی اجرای طرح ساماندهی را اعلام کند و گزارش اقدامات خود را نیز در اختیار مردم قرار دهد.ساماندهی این وضعیت، هم به نفع کسبه و فروشندگان است، هم به رونق‌بخش ترافیک می‌کند و هم از حقوق شهروندانی که برای عبور و مرور ایمن و استفاده از معابر عمومی حق دارند، صیانت خواهد کرد.

مردم از مسئولان انتظار دارند به وعده‌های گذشته، چه از سوی مدیران سابق و چه مدیران فعلی، عمل کنند؛ زیرا ساماندهی وانت‌بارها و بازارچه‌ها با شعار محقق نمی‌شود و به تصمیم، برنامه و اقدام عملی نیاز دارد.

سه‌شنبه ۵ آبان ۱۴۰۵ / شماره ۷۱۸۲ / سال سی و دوم

خبر

بقائی:

آمریکا همچنان بر خواسته های یک جانبه خود اصرار دارد

برای هر سناریویی آماده‌ایم



ایران هیچ ارتباطی با عملیات ادعایی فرورد ندراد؛ این عملیات احتمالا بخشی از مجموعه عملیات‌های پرچم دروغین بود.گزارش‌هایی درباره احتمال دخالت ایران در طرح‌های مشکوک و ادعایی حمله به این پایگاه‌هولی در بریتانیا وجود دارد. آیا جمهوری اسلامی ایران چنین عملیات‌هایی را در کشورهای دیگر انجام می‌دهد؟

فکر می‌کنم این مصداق دقیق چیزی است که در فارسی به آن «فرار رو به جلو» می‌گویم. ما می‌دانیم، و فکر می‌کنم همه می‌دانند، که آن پایگاه نظامی مشخص، همان پایگاهی بود که آمریکا برای حمله به ایران از آن استفاده کرد.

بنابراین اکنون به‌جای اینکه به افکار عمومی خودشان و به افکار عمومی ما پاسخ دهند که چرا بریتانیا تصمیم گرفت در آن جنگ تجاوزکارانه مشارکت کند، ایران را متهم می‌کنند. آن‌ها می‌دانستند که این جنگ برخلاف منشور سازمان ملل است و می‌دانستند که نقض آشکار بند چهار ماده دو منشور سازمان ملل است. این یک اقدام تجاوزکارانه بود، اما متأسفانه آن‌ها و برخی دیگر از کشورهای اروپایی تصمیم گرفتند در آن جنگ مشارکت کنند.

در مورد ادعا کرده‌اند، و از واژه «ادعا» استفاده می‌کنم، چون حتی درباره واقعی بودن آن حمله ادعایی هم مطمئن نیستیم، می‌توانم با اطمینان به شما بگویم که ایران هیچ ارتباطی با چنین عملیاتی که ادعا می‌کنند ندارد. فکر می‌کنم این می‌تواند بخشی از مجموعه عملیات‌های پرچم دروغین باشد.

تنگه هرمز امن نیست به این دلیل که آمریکا و اسرائیل از آن سوءاستفاده کردند

اجازه دهید کمی درباره تنگه هرمز صحبت کنیم. مشخصاً ما آنجا بوده‌ایم همه کشتی‌هایی را که آنجا منتظر هستند دیده‌ایم. ایران اعلام کرده است همه مسیرهایی که غیرقانونی تلقی می‌شوند، بسته خواهند شد. آیا این به این معنا است که علیه کشتی‌هایی که تلاش می‌کنند عبور کنند، اقدام نظامی انجام خواهد شد؟ در عین حال، همین حalah هم این اقدامات را می‌بینیم. همچنین ما درباره احتمال دور نزادی از جنگ صحبت کرده‌ایم. آیا از نظر شما تیراندازی به این کشتی‌ها خطرناک نیست ؟ چون هرچه بیشتر تیراندازی کنید، خطر اینکه این جنگ دوباره آغاز شود بیشتر می‌شود.

فکر می‌کنم شما فقط به معلول نگاه می‌کنید. باید علت را ببینید. اگر همه چیز را در نظر نگیرید، فکر می‌کنم ممکن است روایت ناقصی از آنچه در تنگه هرمز می‌گذرد ارائه دهید. تنگه هرمز پیش از ۲۸ فوریه باز بود و باید این را تکرار کنم؛ چون ایران برای دهه‌ها، برای صدها سال، نگهبان این آب‌راه بوده است. در ۲۸ فوریه چه اتفاقی افتاد؟ ۲۸ فوریه، آمریکا و اسرائیل از این آب‌راه برای حمله به ایران سوءاستفاده کردند. نه‌فقط از خود تنگه، بلکه از سرزمین، خاک و امکانات نظامی کشورهای خلیج فارس که در سوی دیگر خلیج فارس قرار دارند. بنابراین ما مجبور شدیم برای حفاظت از امنیت ملی خود اقدامات جدی انجام دهیم. فکر می‌کنم این چیزی است که بر اساس حقوق بین‌الملل، قانونی است. ما به‌عنوان یک کشور ساحلی، کاملاً حق داریم؛ مسئولیت داشتیم اقداماتی برای مقابله با تهدیدهای امنیتی انجام دهیم که از سوی طرف‌های متخاصم، از سوی متجاوزان، علیه سرزمین ایران ایجاد می‌شد.

سیس با آمریکا بر اساس چیزی که هر دو آن را تفاهم‌نامه اسلام آباد نامیدیم، توافق کردیم. توافق کردیم که ظرف دو ماه امنیت تنگه هرمز را تأمین کنیم، اما در کمتر از سه هفته، آمریکایی‌ها دوباره از تأکید خود عقب نشنستند. به یاد دارید که وقتی رئیس‌جمهور ترامپ در ترکیه و در اجلاس ناتو بود، ناگهان گفت: «تمام شد» و بعد شروع کردند به حمله به شهرهای ما، به بندرهای ما.

پس آیا واقعاً تقصیر ما بود؟ ما در حالی به این مذاکرات آمدم که ایران به شدت آسیب دیده بود، در حالی که رهبران ما ترور شده بودند. اما باز هم، پس از ۴۰ روز تجاوز، موافقت کردیم که به میز مذاکره بایسیم. با حسن نیت بر سر مجموعه‌ای از اصول توافق کردیم. چهارده بند میان ایران و آمریکا نهایی شد و رئیس‌جمهور آمریکا آن را امضا کرد. این را رئیس‌جمهور ایوما رایج جو بایدن امضا نکرد بود؛ همین رئیس‌جمهور شخصاً امضا کرده بود. آن‌ها حتی نتوانستند دو هفته پای آن بمانند. بنابراین ما با حسن نیت عمل کردیم. به تعهدات خود پایبند بودیم. اما لطفاً باز هم به یاد داشته باشید که همین حالا جنگ ادامه دارد، چون ایران تحت محاصره آن هاست و این محاصره نظامی، بر اساس حقوق بین‌الملل، یک اقدام جنگی محسوب می‌شود.

آن‌ها چیزی را اعمال می‌کنند که خودشان «افزوی اقتصادی» می‌نامند. این هم تروریسم اقتصادی است و هم یک اقدام جنگی است. بنابراین ما باید از امنیت ملی خود دفاع کنیم. تنگه هرمز امن نیست؛ نه به این دلیل که ایران آن را ناامن کرده، بلکه به این دلیل که آمریکا و اسرائیل از این آب‌راه سوءاستفاده کردند؛ چون همچنان از کل منطقه برای انجام تجاوز نظامی و ادامه رفتار غیرقانونی و تجاوزکارانه خود علیه ایران سوءاستفاده می‌کنند. بنابراین تا زمانی که این وضعیت ادامه داشته باشد، چاره‌ای جز اتخاذ اقدامات لازم برای حفاظت از تمامیت ارضی، امنیت ملی و مردم خود نداریم.

آمریکایی‌ها از روز اول واقعاً درباره تعهداتشان جدی نبودند. من در آنکارا، در اجلاس حضور داشتیم و این شروع دوباره جنگ را به‌وضوح به یاد دارم. اما اگر درست به یاد داشته باشم، حولات ایران به کشتی‌ها در تنگه هرمز هم زمان اتفاق افتاد. فکر می‌کنم ماجرا با همین شروع شد.

این چیزی است که آن‌ها ادعا می‌کنند. این کشتی‌ها از چه مسیرهایی استفاده می‌کردند؟ از مسیر غیرقانونی و ناامن استفاده می‌کردند. بخشی از توافق ما، در بند پنج تفاهم‌نامه، این بود که ایران امنیت مسیر را تأمین کند. مختصات جغرافیایی را به آن‌ها اعلام کردیم و هر کشتی‌ای که از این مسیر عبور

نورخوزستان آنلاین.ir.
www.NoorDaily.ir
روابط عمومی.
NoorDaily@yahoo.com

نرخ نامه جدید نان برای نانواهای آزادپز در خوزستان



نرخ جدید نان برای نانواهای آزادپز در استان خوزستان در سال ۱۴۰۵ اعلام شد.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان خوزستان، سرپرست معاونت توسعه بازرگانی و صنایع کشاورزی استان خوزستان اظهار کرد: بر اساس نرخ نامه اعلام شده، قیمت انواع نان آزادپز بر اساس نوع نان و وزن چانه تعیین شده است.

جمشید بنی‌فری افزود: طبق نرخ‌های اعلامی، قیمت نان تافتون و لولش با وزن چانه ۱۵۰ گرم، ۵ هزار و ۲۰۰ تومان و نان تنوری با همین وزن، ۶ هزار و ۳۰۰ تومان است.

او ادامه داد: همچنین قیمت نان سنگک با وزن چانه ۶۰۰ گرم، ۲۱ هزار تومان، نان بربری با وزن ۴۰۰ گرم، ۱۴ هزار و ۵۰۰ تومان و نان خراسانی با وزن ۳۰۰ گرم، ۱۱ هزار تومان تعیین شده است. قیمت نان تنوری با وزن چانه ۱۲۰ گرم نیز ۴ هزار و ۶۰۰ تومان اعلام شده است.

سرپرست معاونت توسعه بازرگانی و صنایع کشاورزی خوزستان تصریح کرد: در صورت افزودن کتجد به نان‌های سنگک و بربری، مبلغ ۵ هزار تومان به قیمت هر نان اضافه می‌شود.

مجوز پنج طرح صنایع تبدیلی کشاورزی با ظرفیت ۷۳ هزار تن در خوزستان صادر شد



مدیر صنایع تبدیلی و غذایی سازمان جهاد کشاورزی خوزستان از صدور پنج فقره جواز تأسیس با ظرفیت ۷۳ هزار و ۲۰۰ تن در حوزه صنایع تبدیلی و غذایی استان در مهرماه سال جاری خبر داد.

سید یعقوب هاشمی‌در گفت و گو با خبرنگار ایرنا اظهار کرد: پیش‌بینی می‌شود این واحدها برای ۸۲ نفر اشتغال‌زایی ایجاد کنند و همچنین به افزایش جذب مواد غذایی خام و کاهش ضایعات کشاورزی کمک کنند. به گفته وی توسعه این صنایع، یکی از راهبردهای مهم برای ارتقای ارزش افزوده محصولات کشاورزی در خوزستان است.

مدیر صنایع تبدیلی و غذایی سازمان جهاد کشاورزی خوزستان عنوان کرد: ایجاد اشتغال پایدار، حمایت از تولیدکنندگان بخش کشاورزی و افزایش بهره‌وری در زنجیره تولید از مزایای اجرای طرح‌های کشاورزی در این حوزه است.

به گزارش ایرنا خوزستان با تولید سالانه ۱۸ میلیون تن محصولات کشاورزی، باغی، داهی، شیلات و عسل، معادل ۱۴ درصد کل تولیدات بخش کشاورزی کشور، در جایگاه نخست قرار دارد.

ثبت جابجایی بیش از ۴/۷ میلیون مسافر از پایانه‌های مسافربری خوزستان

معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خوزستان از ثبت جابجایی بیش از ۴/۷ میلیون مسافر از پایانه‌های مسافربری خوزستان در ماه ۷۱۴۰۵ خ. ماهه سال ۱۴۰۵ خبر دد و بر استمرار ارتقای سطح خدمات‌رسانی به مسافران تأکید کرد.

فواد غزبلی در گفت و گو با ایسنا با اشاره به جزئیات آمارهای عملکردی بخش حمل‌ونقل مسافر اظهار کرد: با تلاش فعالان و دست‌اندرکاران حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای استان و نظارت‌های مستمر بر عملکرد شرکت‌ها و ناوگان، ۷ در ۱۰ ماهه سال جاری ۴ میلیون و ۷۹۹ هزار و ۶۵۰ مسافر از مبدأ استان جابجا شده‌اند که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته حاکی از رشد ۲۴/۲ درصدی است.

وی با اشاره به این کل سفرهای انجام‌شده در این مدت افزود: در این بازه زمانی، انجام ۶۰۷ هزار و ۹۳۶ سفر توسط ناوگان عمومی مسافری استان به ثبت رسیده که نسبت به سال قبل، با افزایش قابل توجه ۳۴/۸ درصدی همراه بوده است.

معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خوزستان در ادامه به تفکیک آمارهای درون‌استانی و برون‌استانی پرداخت و بیان کرد: از مجموع مسافران جابجا شده در ۷ ماهه سال ۱۴۰۵، سهم مسافران درون‌استانی ۴ میلیون و ۴۹ هزار و ۳۹۳ نفر و سهم مسافران برون‌استانی ۲۴۹ هزار و ۲۵۷ نفر بوده است.

غزبلی در ادامه خاطرنشان کرد: در بخش تفکیک تعداد سفرها نیز، ۵۵۴ هزار و ۲۲۲ سفر درون‌استانی و ۵۳ هزار و ۵۱۴ سفر برون‌استانی در سیستم‌های نظارتی و پایانه‌های مسافری استان به ثبت رسیده است که این اداره کل با تمام توان برای ارتقای ضریب ایمنی، بهبود کیفیت خدمات و پاسخگویی به تقاضای سفر شهروندان و مسافران عزیز استان تلاش می‌کند.