

رضایت سلاجقه از میزان آب دریاچه ارومیه

رئیس سازمان حفاظت از محیط زیست گفت: در دریاچه ارومیه اکنون یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون متر مکعب آب وجود دارد.

علی سلاجقه در گفت‌وگو با ایسنا، در ارزیابی از وضعیت دریاچه ارومیه با توجه به بازندگی‌های اخیر گفت: وضعیت دریاچه ارومیه نسبت به سال قبل خیلی مناسب است و اکنون یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون متر مکعب آب وجود دارد و حتی شرایط برای تفریح مردم مهیاست.

وی همچنین در مورد وضعیت رهاسازی آب سدها برای دریاچه ارومیه نیز اظهار کرد: اولین سالی است که وزارت نیرو در حق آب دریاچه ارومیه خوب ورود پیدا کرد، لذا وضعیت مناسبی است. هر سدی که وضعیت مناسبی داشته باشد با توجه به جدولی که در وزارت نیرو داریم، حق آب را تامین می‌کند، البته که هر چه هوا گرم‌تر شود طبیعتاً تخفیر افزایش می‌یابد.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست افزود: خوشبختانه با این روندی که وجود دارد، رهاسازی از سوی چند سد انجام شده است. در مورد بقیه سدها نیز بستگی به وضعیت بارندگی دارد.

سلاجقه تصریح کرد: اکنون تالاب های ۱۱ گانه آقماری دریاچه ارومیه وضعیت خوبی دارند و حیات وحش این منطقه در وضعیت خیلی مناسبی است.

خلجی: القای تزلزل در تیم اقتصادی دولت از جنس اخبار کذب است

رئیس شورای اطلاع‌رسانی دولت گفت: دامن‌زدن به انتظارات تورمی از مهمترین راهبردها در انتشار اخبار کذب است و القاء تزلزل در تیم اقتصادی دولت را باید در این چارچوب تحلیل کرد.

به گزارش ایسنا، سپهر خلجی در حساب کاربری خود در شبکه اجتماعی ایکس نوشت: «تورمیست‌های اقتصادی همیای تورمیست‌های حملات دمشق و چابهار مشغول بمباران افکار عمومی با خبر کذب هستند. افزایش نااطمینانی و دامن‌زدن به انتظارات تورمی، مهمترین راهبرد آنها در این روزها است. القاء تزلزل در تیم اقتصادی دولت با تولید اخبار جعلی را باید در این چارچوب تحلیل و ردیابی کرد.»

معاون حقوقی رئیس جمهور خبر داد

اخبار جدیدی از پرونده کرسنت در راه است

معاون حقوقی رئیس جمهور گفت: به زودی اخبار جدیدی از پرونده کرسنت ارائه می‌کنیم.

محمد دهقان در گفت‌وگو با ایسنا، درباره آخرین وضعیت پرونده کرسنت، اظهار کرد: اقداماتی در حال انجام داریم و به زودی اخبار جدیدی از این پرونده ارائه خواهیم کرد. شرکت ملی نفت ایران در سال ۱۳۹۳ به لحاظ مسئولیت در پرونده کرسنت محکوم شد و دو پرونده به نامهای کرسنت ۱ و ۲ برای تقویم خسارت تشکیل شد. دهقان پیش از این درباره این پرونده گفته بود که «با پایان دولت دوازدهم محکومیت ۲.۴ میلیارد دلاری به شرکت ملی نفت ابلاغ شد. شرکت کرسنت در دو سال گذشته در پی اجرای رای ۲.۴ میلیارد دلاری مذکور بوده است که باتوجه به اینکه شرکت ملی نفت ایران اموال چندانی در خارج کشور نداشته است، رای مذکور به مرحله اجرا در نیامده است» معاون رئیس جمهور همچنین خاطرنشان کرد: «آدغای شرکت کرسنت در پرونده تقویم خسارت دوم که معروف به کرسنت ۲ است، ۳۲ میلیارد دلار می‌باشد که خوشبختانه در دولت سیزدهم با جرح سردار و داور طرف کرسنت، عزل داور طرف ایران و عزل وکیل، هیئت داور قبلی عملاً منحل شد و خواسته بی‌بنیای شرکت کرسنت تا این تاریخ منتفی گردیده است. اکنون از طرف شرکت ملی نفت ایران داور ایرانی تعیین گردیده است و در حال انتخاب سرداور هستند تا رسیدگی به این پرونده در آینده مسیر خود را طی کند.»

حادثه اول

رئیس پلیس راه آذربایجان شرقی اعلام کرده که از ۲۴ اسفند سال ۱۴۰۲ تا روز ۱۳ فروردین سال ۱۴۰۳ تعداد ۱۷ نفر بر اثر سوانح رانندگی در جاده های این استان جان باخته اند.

سرهنگ حبیب آبراهه افزود: در این مدت ۲۶۴ فقره تصادف جرحی در جاده های آذربایجان شرقی روی داده و نیز ۹۸۵ دستگاه خودرو به دلیل تصادفات خطرناک توقیف شده اند.

وی عمده دلایل تصادفات نوروزی در محورهای ارتباطی آذربایجان شرقی را تخطی از سرعت مطمئنه و عدم توجه به جلو اعلام کرد و از رانندگان خواست در وضعیت خستگی و خواب آلودگی از ادامه سفر خودداری کنند.

ان طور که کارشناسان حوزه حمل و نقل می‌گویند آذربایجان شرقی از نظر زیرساخت‌های حمل و نقلی یک پنجم نیازهای کشور را داراست و همانند سایر استانهای ایران، کمترین نرخ راه را در دنیا دارد.

نرخ راه‌های ایران یک پنجم نرخ راه‌های کشور جنگ زده ای همچون سوریه است، حتی کشور آفریقای جنوبی نیز راه‌های بیشتری از ایران دارد و ایران یک بیستم آن را در اختیار دارد لذا در شاخص نرخ راه، ایران با کشورهای پیشرفته‌ای مانند ژاپن، آلمان، فرانسه و اسپانیا قابل مقایسه نیست.

در نگاه جزئی تر نیز می‌توان گفت استان پرترددی مانند آذربایجان شرقی راه‌های رها شده قابل توجهی دارد که متأسفانه مسئولان به توسعه و تکمیل آنها اهمیتی نمی‌دهند که حتی اعتبار نگهداشت راه‌های یا کم دوم کشورهای فقیر نیست.

از سوی دیگر تولید و عرضه خودروهای بی‌کیفیت داخلی و چینی نیز در جان باختن هم استانی هایمان بی‌تأثیر نیستند زیرا مردم مجبورند برای این ارابه‌های مرگ نایمن صدها میلیون یا میلیاردها تومان بپردازند که در نهایت همین خودروهای بی‌کیفیت به تابلو آنها تبدیل شود.

این در حالی است که شاید باز شدن به موقع ایربگ‌ها و کیفیت فنی خودروها بتواند از مرگ و میر و حتی مصدومیت افراد در تصادفات پیشگیری کند اما در این میان نباید از خودروهای فرسوده غافل ماند که مزید بر علت شده و موجب مرگ سرنشینانشان در جاده های می‌گردند.

حادثه بعدی

هر چند بنا به اظهارات کارشناسان، جاده های



اصلاح قانون مهریه در مجلس به کجا رسید؟



طرح اصلاح قانون مهریه با آنکه یکی از اولین طرح‌های مجلس یازدهم بوده، اما هنوز در صحن مجلس رسیدگی نشده است.

خبرگزاری مهر، گروه سیاست: اصلاح قانون مهریه یکی از موضوعاتی است که هنگام شروع به کار مجلس یازدهم به عنوان یکی از اولویت‌های کمیسیون حقوقی و قضائی مطرح شد و پس از چندی، «طرح اصلاح قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی و مهریه» با ۴۷ امضا به هیئت رئیسه مجلس تقدیم شد.

چندی بعد حجت‌الاسلام حسن نوروزی، نایب رئیس کمیسیون حقوقی و قضائی مجلس اعلام کرد که این کمیسیون در حال انجام مطالعات تطبیقی درباره مهریه است. وی با بیان اینکه عقیده دارم مهریه باید به صورت نقد پرداخت شود و تأکید نمایندگان

بر پرداخت نقدی مهریه به هنگام عقد است، گفته بود که مهریه عندالمطالبه باید به عندالاستطاعه تبدیل شود. در مقدمه طرح اصلاح قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی و مهریه هم آمده است: «نظر به نوسان شدیدی که در خصوص قیمت سکه و طلا رخ داده است، محکومان پرداخت مهریه در پرداخت اقساط دین خود دچار مشکل شده‌اند، این طرح در راستای حل مشکل مذکور که در آینده نیز امکان بروز آن وجود دارد، تدوین شده است.» یک سال پیش بود که «بوالفضل ابوترابی» نماینده مردم نجف آباد در مجلس شورای اسلامی گفت که طرح اصلاح قانون مهریه در کمیسیون قضائی مجلس تصویب و جمع‌بندی شده است و در نوبت رسیدگی در صحن مجلس قرار دارد. نماینده مردم نجف‌آباد در مجلس شورای اسلامی گفت: با مصوبه کمیسیون قضائی در جریان بررسی طرح اصلاح قانون مهریه، حبس‌زدایی

به گفته ابوالفضل ابوترابی نماینده مردم نجف‌آباد در مجلس شورای اسلامی، حق ثبت مردم به صورت نصف نصف باید توسط هر دو طرف یعنی هم عروس و هم داماد پرداخت شود و وجه حاصل از آن به صندوق به نام «صندوق تهیه چیزیه برای افراد نیازمند» که در بودجه سالانه برای آن ردیف اعتباری در نظر گرفته می‌شود، واریز خواهد شد. در حالی که از زمان آغاز به کار مجلس یازدهم تاکنون بارها اعلام جزئیاتی از پیشنهادات مختلف کمیسیون قضائی و حقوقی مجلس برای اصلاح قانون مربوط به مهریه خبرساز شده است، چندی پیش «حجت‌الاسلام موسی غضنفرآبادی» رئیس کمیسیون حقوقی و قضائی مجلس گفت: «برخی می‌شدند باید دوره‌های خبرگی را طی می‌کردند و بعد از آن دوره‌ها، در دوره کارآموزی از آنها آزمون اختیاری گرفته می‌شد یعنی ضمن آنکه قبلاً توانایی علمی‌شان سنجیده می‌شد، مهارت عملی آنها در مجلس خارج شود.»

به مناسبت سال نو و عید سعید فطر؛

رهبر انقلاب با عفو یا تخفیف مجازات بیش از دو هزار نفر موافقت کردند

موافقت کردند.

حجت‌الاسلام «غلامحسین محسنی اژه‌ای» رئیس قوه قضائیه در نامه‌ای به رهبر معظم انقلاب اسلامی خواستار عفو، تخفیف و تبدیل مجازات ۲ هزار و یکصد و بیست و هفت (۲۱۲۷) نفر از محکومان محاکم عمومی و انقلاب، سازمان تعزیرات حکومتی و سازمان قضائی نیروهای مسلح شد.

رهبر معظم انقلاب اسلامی با عفو یا تخفیف مجازات بیش از ۲ هزار نفر از محکومان محاکم موافقت کردند.

به گزارش خبرگزاری مهر، به مناسبت سال نو و عید سعید فطر، حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی، با درخواست رئیس قوه قضائیه برای عفو، تخفیف و تبدیل مجازات بیش از ۲ هزار نفر از محکومان محاکم

حسینی: تنها یک آزمون علمی برای داوطلبان آزمون سردفتری وجود دارد



حیطه کاری‌شان هم مورد سنجش قرار می‌گرفت؛ اعتراض به این روش این بود که رفته رفته آزمون اختیاری جای آزمون علمی را گرفته که اقدامی خلاف قانون و به نوعی دور زدن قانون محسوب می‌شود.

حسینی بیان کرد: ما در جلسهای با نمایندگان از کانون و مرکز وکلا و کانون سردفتران به بررسی این مورد پرداختیم قرار شد داده‌هایشان را به ما بدهند مبنی بر این‌که وضعیت پذیرش چه طور است و چه تعداد پروانه صادر شده و به طور متوسط در سال‌های قبل از آزمون چه تعداد خروجی داشتند و اکنون چقدر است ما بعد از دریافت این اطلاعات درباره استفسار به تصمیم‌گیری می‌کنیم.

رئیس کمیسیون ویژه جهش و رونق تولید و نظارت بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی با اشاره به این‌نامه قوه قضائیه گفت: قوه قضائیه آیین‌نامه‌ای برای اجرای این قانون تدوین کرده که به آن استناد می‌شود ما رایزنی‌هایی را با معاونت حقوقی و قوانین قوه قضائیه داشتیم آنها پذیرفتند که باید آیین‌نامه اصلاح شود حتی پیش‌نویس آیین‌نامه را تهیه کرده و در مرحله ابلاغ است. شاید در این صورت دیگر نیازی به استفسار نباشد. حسینی با تأکید مجدد بر این‌که معیار برای پذیرفته شدن قانون یعنی همان آزمون علمی است، گفت: ایرادی از لحاظ قانونی وجود ندارد ابهامات به لحاظ تفسیر قانون است ما در قانون یک آزمون علمی برای سردفتری پیش بینی کردیم، اگر قرار باشد چیزی جایگزین آزمون علمی شود خلاف قانون است البته که الان به بهانه‌های دیگری این کار صورت می‌گیرد.

آذربایجان شرقی، احتیاط، پرهیز از هر گونه ماجراجویی جاده ای و صد البته سرعت و سبقت غیرمجاز لازم و ضروری است که نباید آذربایجانی ها این موارد را سرتسری بگیرند.

حادثه آخر

واقعیت این است که مسافت‌های طولانی راه‌های زمینی در استانهای کوهستانی همچون آذربایجان شرقی، زمینه خستگی و خواب‌آلودگی را فراهم می‌کنند اما امکانات کافی برای اقامت ارزان و مناسب در بین راه‌ها برای مسافران فراهم نشده تا نیازی نباشد رانندگان مسافت‌های طولانی را یکسره رانندگی کرده و شاید بتوانند با یک شب استراحت، خطر مرگ در تصادف رانندگی را کاهش دهند.

در عین حال جاده‌های خراب و پر از دست‌انداز و چاله و چوله باعث می‌شود رانندگان برای آسیب کمتر به خودروی خود، مجبور باشند مارپیچی رانندگی کنند که آنهم یک عامل جدی برای وقوع تصادف است، چاله‌هایی که نه تنها اعصاب راننده را به هم می‌ریزد و زمینه تصادف را فراهم می‌کنند، بلکه عامل مهم نقص فنی خودروهایی است که بدون این دست اندازها هم چندان ایمن نیست.

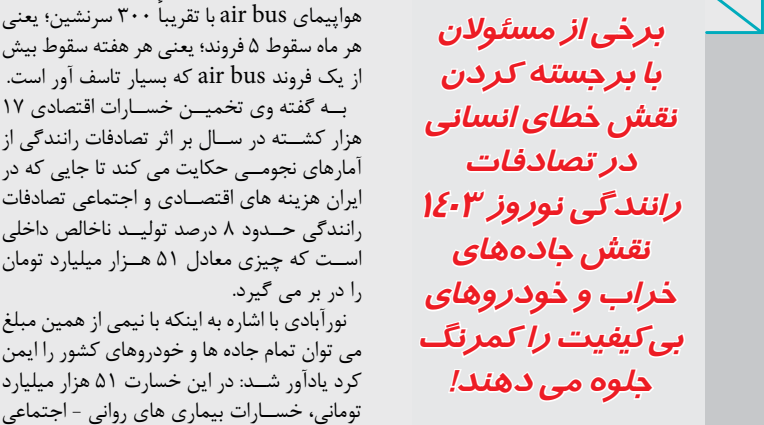
مسئولان امر اما این بار هم با ساده‌سازی مسئله، راه حلی غیرکارشناسی پیدا کرده اند و بدون توجه به اصول روان شناسی، جامعه شناسی و در نظر گرفتن سایر عوامل مانند نقش جاده و خودروها، از قرار معلوم قصد چند برابر کردن جریمه‌های رانندگی را جهت کاهش جرایم و آمار تصادف‌ها دارند که ایده بسیار بیپهوه‌ای است.

شاید در یک نگاه ساده، چند برابر کردن نرخ جریمه‌های رانندگی در کوتاه مدت بتواند تا اندازه ای آمار تصادفات را کاهش دهد اما کسی حال راننده‌ای که با انبوه مشکلات مختلف، با خودروی مُدل پایین که تنها سرمایه آن است به سفر آمده تا تمدد اعصاب کند را درک نمی‌کند.

بدین ترتیب و در غیبت خودروهای استاندارد، امن و باکیفیت و با وجود جاده‌های طولانی و ناهموار کشور، فرهنگ سبقت گرفتن و کل کل کردن راننده‌ها که خود زاینده ضعف آموزش و مدیریت دستگاه‌های مسئول است فاجعه‌ای بزرگ را رقم زده که مرگ غم‌انگیز جوانان آن جگرسوز است؛ تصادفاتی که عید نوروز ۱۴۰۳ را برای برخی از خانواده‌ها به عزا تبدیل کرد و متأسفانه هر سال نیز تکرار می‌شوند و همه دست روی دست گذاشته و نظاره‌گرند.



حوادث رانندگی جزئی از زندگی مردم این دیار تبدیل شده است؛ حوادثی که سایه شوم آن دست سمر مردم بر نمی‌دارد و هر سال تکرار می‌شود تا جشن مردم را به عزا بنشانند. مسئولان علت اصلی آن را خطای انسانی رانندگان می‌دانند و بی‌احتیاطی‌های رانندگان را برجسته می‌کنند و بیشتر از عواملی همچون خستگی و خواب‌آلودگی، بی‌توجهی به جلو، سرعت غیرمجاز و انحراف به چپ سخن می‌گویند اما کارشناسان حوزه راه نظر دیگری دارند و جاده‌های غیراستاندارد و خودروهای غیراستاندارد را عامل وقوع تصادفات رانندگی عنوان می‌کنند که گویا با میدان دید برخی از مسئولان زاویه دارد...



برخی از مسئولان با برجسته کردن نقش خطای انسانی در تصادفات رانندگی نوروز ۱۴۰۳ نقش جاده‌های خراب و خودروهای بی‌کیفیت را کم‌رنگ جلوه می‌دهند!

محورهای مواصلاتی استانهای ایران تقریباً معادل میانگین سالانه شهدای جنگ تحمیلی است. می‌کوشیم کارشناس مسائل اجتماعی در بررسی آمار تلفات جاده ای با سایر حوادث معتقد است که آمار سالانه کشته شدگان حوادث ترافیکی در

محورهای مواصلاتی استانهای ایران تقریباً معادل میانگین سالانه شهدای جنگ تحمیلی است. می‌کوشیم کارشناس مسائل اجتماعی در بررسی آمار تلفات جاده ای با سایر حوادث معتقد است که آمار سالانه کشته شدگان حوادث ترافیکی در