



وطن الياسمين



العدد 73 أيلول 2017

نشرة شهرية تصدرها
وزارة الإدارة المحلية والبيئة

السدود .. أهميتها.. آثارها السلبية

النهموس

بواقع محافظة

دير الزور

وإمادة تأهيل

المرافق

الخدمية

النقل المستدام

السدود .. أهميتها .. آثارها



بنى الإنسان السدود منذ غابر العصور، فقد بنى الحثيون سد قطينة على نهر العاصي، واشتهر البابليون ببناء السدود الصغيرة والقنوات على نهري دجلة والفرات، وقد نظمت قوانين حمورابي كيفية استخدام المياه، كما برع المصريون القدماء بتنفيذ السدود على نهر النيل، واشتهر الرومان في إشادة العديد من السدود على الأنهار الواقعة ضمن إمبراطوريتهم، وذاع صيت العرب أيضاً بعد بنائهم سد مأرب في اليمن.

ما هو السد؟

هو منشأة هندسية تقام فوق واد أو منخفض بهدف حجز المياه، والهدف الرئيس منه الحفاظ على المياه من أجل الاستعمال على المدى الزمني القريب أو البعيد، بالإضافة لإمكانية استخدامها في توليد الكهرباء.

تكمُن أهمية السدود في توفير مياه الشرب لبعض المناطق التي يقل فيها الماء بالاستفادة من مياه الأمطار حتى لا تذهب سدى، وتوفير مياه لأغراض الري، حيث تُعد السدود من العوامل الأساسية لازدهار الحياة الزراعية في البلدان التي تعتمد على الموارد الزراعية في اقتصادها وعلى الثروة الحيوانية، ويترتب على بنائها توسيع الأراضي المزروعة مع تنويع الزراعة فيها وإقامة مشاريع زراعية ضخمة، إضافة إلى توفير المياه للمواشي والمراعي وإنشاء مراعي خصبة لها. فمن أهم ما يعوق زيادة الثروة الحيوانية هو قلة المياه وجفاف المراعي، ولا بد أن ننوه بفعالية السدود والبرك في تلطيف المناخ وبالتالي زيادة كميات الأمطار، فقد يتحسن المناخ في المنطقة المجاورة للسد على أثر إقامته، كما يسهم في حفظ التربة من الانجراف في أثناء انحدار السيول، وللسدود دور في زيادة تدفق مياه الينابيع، حيث إن طريقة جريان مياه الأمطار لها علاقة وثيقة بوجود الينابيع أو عدم وجودها، فعندما تهطل الأمطار بغزارة تجري على شكل سيول تجرف معها التربة ويذهب معظمها سدى، وهذا الوضع يتغير كلياً عند إقامة السدود، ذلك أن السد يجمع المياه ويحفظها في منطقة محصورة، وإذا ما تيسر لهذه المياه المتجمعة أن تتسرب تدريجياً إلى جوف الأرض، فإنها تأخذ مجراها الطبيعي بين طبقات الأرض، وتظهر أحياناً على شكل عيون عذبة وللسدود أهمية كبيرة في توليد الطاقة الكهربائية الأقل ضرراً على البيئة وبأسعار رخيصة، والحفاظ على منسوب المياه في الأنهار، فضلاً عن الحماية من الفيضانات التي تهدد حياة الناس وممتلكاتهم. ومن واقع الحياة فإن مناطق الزراعة الخصبة غالباً ما تكون عرضة للفيضانات، وقد بنيت سدود كثيرة في العالم للحماية من مخاطر الفيضانات، وبذلك تضمن أيضاً عدم رحيل سكان تلك المناطق، ولها كذلك فوائد سياحية كثيرة كالاستفادة من بحيرات السدود وجعلها مصدر رئيس لاقتصاد منطقة التغذية الجوفية

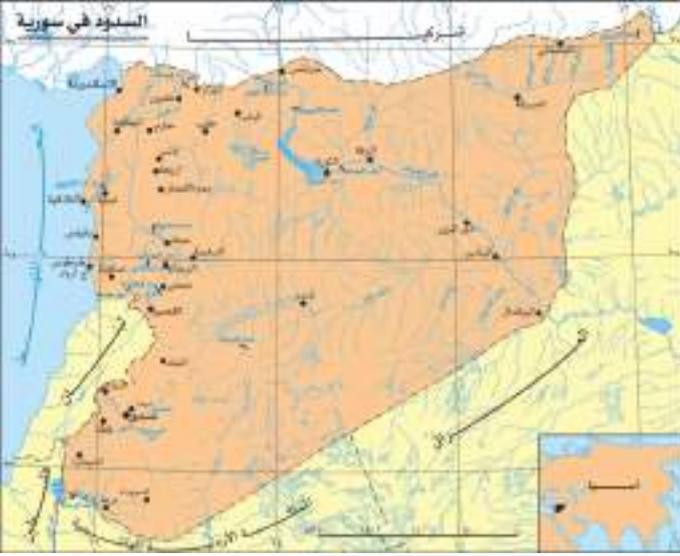
لباطن الأرض ومنع التصحر والزحف الصحراوي ما هي الآثار السلبية للسدود على البيئة؟

رغم أن السدود أعجوبة هندسية، حيث إن أكثر من نصف الأنهار الرئيسية في العالم شيّدت عليها سدود بحلول نهاية القرن العشرين، مع ذلك لم تحدث مثل هذه التغيرات من دون خسائر على البيئة نذكر منها:

التعرية والترسب: يترتب على إقامة السدود على الأنهار عواقب كثيرة سواء في المنبع أم في اتجاه المصب، وذلك نتيجة تغير التدفق الطبيعي وتصريف الأراضي، ومن أكثر هذه الآثار وضوحاً حدوث تغيير في حمولة الرواسب الطبيعية التي تحملها مياه النهر المتدفق سابقاً، وترسب الطمي والمواد العضوية الصالحة للزراعة في حوض السد، ونقص في حمولة الرواسب بعد السد مما يؤدي إلى زيادة التآكل. مثال: كان نهر النيل يجر معه 124 مليون طن سنوياً من هذه المواد إلى البحر، 10 ملايين طن منها تترسب في دلتا النيل، أما حالياً فـ 98٪ من هذه المواد يحجزها السد، وطبعاً هذا سبب لقلّة خصوبة التربة.

التأثير على النظم الإيكولوجية النهرية: يعد بناء السدود أحد العوامل الرئيسية التي تسهم في فقدان أنواع من أسماك المياه العذبة في جميع أنحاء العالم، فالسد يعد حاجزاً بين حركة المنبع والمصب لحيوانات النهر المهاجرة، فوجوده يمنع هجرة الأسماك إلى مناطق وضع البيض من أجل التكاثر، وهذا ما يهدد بانخفاض أعدادها في البيئة المحيطة، ويؤثر سلباً في الأنواع الأخرى في السلسلة الغذائية، كما ينقص عدد السكان الذين يعتمدون على الأسماك في عيشهم، ونتيجة ذلك فقد بذلت الجهود من أجل مساعدة الأسماك حتى تعبر إلى أماكن أخرى لتضع بيضها فيها من خلال إنشاء قنوات تصريف لمياه السد حتى تستطيع الأسماك أن تنتقل من دون أية مشكلات، إلا أنه هناك عوامل كثيرة تؤثر في النظم الإيكولوجية للنهر، كالتغيرات في درجة الحرارة، والعمارة، والأوكسجين المنحل، والتغيرات في حياة النباتات المحلية.

إمكانية انتشار أمراض وبائية مائية في منطقة السد: إن بطء حركة المياه في خزانات السدود تشكل بيئة مناسبة لتكاثر البعوض والقواقع والذباب والنواقل التي تحمل الملاريا، وداء



ومشروع الضرات الأوسط وبئر الهشيم وغيرها. ويعد سد البعث من السدود المهمة التي أقيمت على نهر الضرات، وهو سد تنظيمي تولّد منه الطاقة الكهربائية، وسد تشرين أيضاً من السدود المهمة في سورية. نفذ اثنا عشر سداً على نهر الخابور، أما نهر دجلة فقد أقيم في حوضه سبعة سدود، ستة منها تروي الأراضي بالراحة، وسد واحد تُضخّ مياهه بشبكات الري هو سد السفا، وتعد المشروعات والسدود المقامة في حوض دجلة والخابور من المشروعات المهمة، كونها تسعى إلى التطوير الاقتصادي والاستقرار الاجتماعي، وكذلك تطوير الصناعات الغذائية والتحويلية التي تعتمد على المنتجات الزراعية وتوليد الطاقة الكهربائية، وتشغيل أكبر عدد من السكان، وزيادة الدخل القومي، وتنمية الثروة الحيوانية والسمكية.

كما أقيم في وادي العاصي ٣٩ سداً لغايات توليد الطاقة والري ودرء أخطار الفيضان وسقاية المواشي والشرب والترشيع لتغذية المياه الجوفية، ويعد كل من سد بحيرة قطينة وسد الرستن في محافظة حمص، وسد محرّدة في محافظة حماه، من أهم السدود في حوض العاصي. أما في حوض الساحل السوري فقد نفذ أكثر من ١٣ سداً، لغايات الري والشرب وتوليد الطاقة الكهربائية، ويعد سد نهر الكبير الشمالي وسد ١٦ تشرين ومشروع ري السن الذي يروي سكان محافظتي اللاذقية وطرسوس من أهم مشروعات السدود في هذا الحوض.

وتم تنفيذ مجموعة من السدود الصغيرة في حوض البادية السورية، وصل عددها إلى ٣٧ سداً، لأجل الشرب وتربية المواشي والترشيع ودرء أخطار الفيضانات المفاجئة في بعض أودية البادية السورية وكذلك لأغراض الري، إضافة إلى هذه السدود فقد نفذ الكثير من السدود لتخزين المياه من المسيلات.

● مديرية سلامة المياه

البلهارسيا.

الإثار الاجتماعية السلبية للسدود: قد يكون لبناء السدود أيضاً عواقب اجتماعية بعيدة المدى، وغالباً ما تكون غير مقصودة، فالإحصائيات العالمية تقدر أن ما يقرب من ربع مليون كيلومتر مربع من الأراضي قد غمرت بسبب احتجاز مياه النهر خلال القرن الماضي.

هذه بعض من الآثار السلبية والأضرار البيئية التي سببتها السدود، وربما تتمكن البشرية يوماً من ابتكارات جديدة لحماية النظم الإيكولوجية الطبيعية للنهر وتلبية تحديات احتياجاتنا من الري والكهرباء بطرق أكثر استدامة.

السدود في سورية:

إن بناء السدود في سورية ظاهرة قديمة، فزي العهد الروماني أنشئت مجموعة من السدود في مناطق مختلفة من سورية، وبدئ بإنشاء السدود في سورية في العصر الحديث بعد الاستقلال بسنة واحدة، ففي عام ١٩٧٤ بدئ بإقامة أول سد في سورية على نهر الضرات، ومنذ منتصف الخمسينيات من القرن العشرين بدأت الدراسات المائية لإنشاء السدود تأخذ طريقها للتنفيذ، فعملت سورية على استثمار مياه الأنهار والسيول عن طريق مشروعات كبرى للري، وتضافرت الجهود للارتقاء بمستوى الموارد المائية، ولتوفير ما من شأنه ضمان الحياة على سطح الأرض وذلك من خلال إقامة مشروعات السدود، سعياً وراء تحقيق مستوى مناسب من الأمن الغذائي والاستقرار الاقتصادي، وكان دائماً الهدف من إقامة السدود على مجاري الأنهار والسيول ومن شق القنوات إما للري أو لسقاية الثروة الحيوانية وتنميتها أو لاستغلال المياه في توليد الكهرباء.

تتوزع الثروة المائية في الأراضي السورية على ثمانية أحواض مائية رئيسية، تختلف في تغذيتها ومصادر مائها، وياحتوائها لأعداد السدود من ناحية، وكميات المياه المخزنة فيها من ناحية ثانية، وفيما عدا سد الضرات (من السدود الكبيرة)، وكل من سد الرستن وسد بحيرة قطينة وسد تلدو وكذلك سد محرّدة (من السدود المتوسطة)، فإن غالبية السدود الأخرى هي من السدود الصغيرة تتوزع السدود في سورية بحسب الأحواض المائية التابعة لمحافظة القطر، حيث تم إنشاء سلسلة من السدود في الأراضي السورية على نهر الضرات، الهدف منها ري الأراضي وتوليد الطاقة الكهربائية وتربية الأسماك وتنظيم جريان النهر لمنعه من تدمير القرى والمزارع في أثناء فيضانه حيث يعد سد الضرات أكبر هذه السدود قاطبة، وأهمها لأراضي سورية، وليس فقط لحوض الضرات وكان له أثر بالغ في المشروعات الإنمائية السورية، ولاسيما «المشروع الرائد» الذي يعد مشروعاً نموذجياً يحتذى به في بقية الأحواض، كما أقيمت مشروعات أخرى بنتيجة هذا السد، فعدا عن المشروع الرائد هناك مشروع مسكنة (حلب)





النقل المستدام



مدن (مستدامة) أكثر حيوية وملاءمة للعيش. ومن الضروري تطوير خطة النقل لتعكس احتياجات الانتقال المحددة لمنطقة التخطيط وجميع أشكال النقل المتاحة، بما يشمل المشي والدراجة وأنظمة وسائل المواصلات العامة. إن المسألة تتمثل في كيفية التخطيط وتصميم تلك الأنظمة والعناصر الفردية كي تلبي الاحتياجات البشرية بكفاءة عالية في الأسلوب وبتكلفة فعّالة، بالشكل الذي يسهم في تحقيق (الاستدامة).

وعليه لا بد أن تكون نقطة البداية للتخطيط لنظام نقل فعّال التكلفة و(مستدام) بيئياً بمثابة مخطط استخدام الأرض الذي يحدد طبيعة الاستخدام وموقعه وكثافته ونمطه في الأراضي الواقعة في داخل منطقة التخطيط.

إنّ نظم النقل (المستدام) تقدم مساهمة إيجابية للاستدامة البيئية الاجتماعية الاقتصادية والمجتمعات المحلية التي تقدمها، حيث تشير وسائل المواصلات (المستدامة) إلى نظام نقل يستوفي الأعمدة الثلاثة للاستدامة: الأشخاص (الاستدامة الاجتماعية)، الكوكب (الاستدامة البيئية)، والربح (الاستدامة الاقتصادية). يضع بعد (الأشخاص) في منظومة وسائل المواصلات رغبات واحتياجات الأطراف المعنيين كنقطة مركزية، إنّما تشير كذلك إلى الجودة، وقابلية العيش، وإمكانية الوصول إلى المدينة.

إنّ نظم النقل لها تأثيرات هامة على البيئة، حيث يشكّل استهلاك العالم من الطاقة وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من ٢٠٪ إلى ٢٥٪. كما أنّ انبعاثات غازات الدفيئة من قطاع النقل تتزايد بمعدل أسرع من أي قطاع من القطاعات الأخرى المستخدمة للطاقة ويعد النقل البري مساهماً رئيساً في تلوث الهواء المحلي والضباب الدخاني أيضاً. أما التكاليف الاجتماعية للنقل فتشمل حوادث الطرق وتلوث الهواء وقلّة النشاط البدني، والوقت الضائع من الأسر والأفراد في التنقل، بالإضافة إلى التسبب بارتفاع أسعار الوقود، وهذه الآثار السلبية تقع على الفئات الاجتماعية التي تمتلك فرصاً أقل في امتلاك وقيادة السيارات وتفرض الاختناقات المرورية بعضاً من التكاليف الاقتصادية كإضاعة وقت الشعب، وتباطؤ وصول السلع والخدمات تهدف خطط النقل التقليدي إلى تحسين القدرة على الحركة، خاصة حركة السيارات، لكن قد تفشل في استيعاب الأثر الأوسع لها. الغرض الحقيقي من النقل هو الوصول إلى العمل ومكان التعليم والسلع والخدمات، والأهل والأصدقاء في المقابل هناك تقنيات مجرّبة تحسن الوصولية، وتقلل من الآثار البيئية والاجتماعية في الوقت ذاته، كما تدير الاختناقات المرورية، فالمجتمعات التي تعزز استدامة شبكات النقل الخاصة بها بنجاح تعد جزءاً من برنامج واسع لخلق



نمط الحياة الجديد لجيل الشباب: يفضل جيل الشباب العيش في المدينة، واهتمامه بالأدوات الجديدة ومواقع التواصل الاجتماعي أكثر من اهتمامه بامتلاك سيارة.

رفع الوعي البيئي: يسافر الأشخاص منذ عقود كثيرة ماضية، وهو ما يجعل قطاع النقل أكثر مسؤولية عن انبعاثات الهواء. إن تقليل الانبعاثات الصادرة عن قطاع النقل يجب أن يتصدر أهم النقاط على جدول أعمال صنّاع السياسة.

ندرة الوقود الأحفوري: بالرغم من انخفاض أسعار الوقود حالياً، إلا أن الوقود الأحفوري في سبيله إلى النضوب.

مرونة المجتمع: لقد أوجدت سرعة وتيرة تطوّر تكنولوجيا المعلومات، ثمة (طريقة عمل جديدة)، حيث يعدّ الأشخاص أكثر مرونة (من حيث الزمان والمكان) في سبيل أداء أنشطتهم، شيخوخة السكان: تؤثر شيخوخة السكان في نظام وسائل المواصلات، حيث أصبحت معايير السلامة والموثوقية وقابلية الوصول أكثر أهمية.

مع أخذ تلك الاتجاهات الكبرى في الحسبان، أصبح صنّاع السياسة أكثر إدراكاً بأن مشكلات وسائل المواصلات الأكثر أهمية غالباً ما ترتبط بالمناطق العمرانية، إنما ينصب تركيزهم على الاستثمارات في قطاع وسائل المواصلات (المستدامة) في المناطق العمرانية بدلاً من الضواحي. تتسم المدن التي تطوّرت انطلاقاً من سياسة تحدد مستخدمي الطريق والتعامل مع الاتجاهات الاجتماعية بشكل صحيح بخصائص مشتركة: مفهوم تطوير موجه الانتقال، قوي حيثما تتمحور الأنشطة حول محطات وسائل المواصلات العامة والرئيسة للترويج، لاستخدام وسائل المواصلات العامة، والاستخدام المكاني المختلط (مناطق المعيشة، العمل، والراحة) من أجل تقليل حجم الطلب على الانتقال، ووسائل المواصلات عالية الجودة في المدينة مع نظام معلومات سفر ممتاز، ومركز مدينة خال من السيارات لأجل الترويج لثقافة ركوب الدراجات والمشى، ولزيادة قابلية العيش في مراكز المدينة، وإرساء لوائح قوية بشأن وقوف السيارات في المدينة لتقليل حجم الازدحام المروري للسيارات.

● مجلة بيئة المدن الإلكترونية: العدد ١٨

وفي هذا السياق لا بد من شمولها بعناية خاصة لتعزيز المناطق الضعيفة اجتماعياً في داخل المدينة، ولا بد أن تلبى حلول وسائل المواصلات حجم طلب المستخدمين، ليس فقط في الوقت الحاضر، ولكن أيضاً مستقبلاً. يشير بُعد (الكوكب) إلى تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وغازات الدفيئة الأخرى، وتعدّ الضوضاء والاستخدام الفضائي (المكاني) من المسائل الكوكبية الهامة أيضاً لقطاع وسائل المواصلات. أما الربح أو البعد (الاقتصادي) فيشير إلى استدامة نظام المرور والمواصلات مع انخفاض التكاليف الاجتماعية مثل تقليل الأثر البيئي، الحوادث، والتأخيرات المرورية، ويشتمل هذا البعد كذلك على الجدوى الاقتصادية للمدن ومراكز المدينة.

إنّ الدول التي نجحت في تعزيز الانتقال (المستدام) هي تلك التي وضعت التوجهات الكبرى الآتية في حساباتها: ذروة استخدام السيارة: يعتقد كثير من الخبراء أن استخدام السيارة سوف يصل حد التشبع، ومن ثمّ سوف يظل ثابتاً على نحو معقول، أو سوف يهبط بأسلوب مؤكد.

سكان التجمعات العمرانية المتزايدة: بحلول العام ٢٠٥٠، يتوقع أن يعيش ٧٠٪ من سكان العالم في مناطق عمرانية تزيد ارتفاعاً على نسبة ٥٥٪ حالياً.



النهوض بواقع محافظة دير الزور وإعادة تأهيل المرافق الخدمية



اطلع الوفد الحكومي المكون من وزراء الداخلية والإدارة المحلية والبيئة والأشغال العامة والإسكان الذي زار مدينة دير الزور على سير عمل ورشات الخدمات الفنية العاملة على تجهيز الطريق العام عند دوار البانوراما وجسر المألحة وواقع العمل في فوج الإطفاء وورشات النظافة في شوارع المدينة.

واستوضح الوزراء خلال الجولة آلية انسياب السلع والمواد وبيعها وواقع عمل الفرن والخدمات المقدمة

للأدوية والمواد الصحية والإغاثية التي يتم إيصالها بشكل متتابع لتوزع مجاناً على الأهالي في المدينة، ولفت الوزير مخلوف إلى وصول الدفعة الأولى من المعدات الهندسية والآليات الثقيلة، إضافة إلى كل ما يلزم لتلاميذ المدارس من كتب مدرسية وحقائب قرطاسية، حيث تم توزيعها مجاناً، وأشار إلى أنه بتضافر جهود الفريق الحكومي يتم العمل على تأمين كل متطلبات أهالي دير الزور بعد تقديم كل الاحتياجات الأولية من مواد تموينية وإغاثية وصحية ومحروقات ومعدات هندسية وآليات، مبيناً أنه سيتم تقييم الاحتياجات والأضرار لتقديم الدعم الحكومي اللازم والبدء بالعمل، وستعود دير الزور إلى ألقها بسرعة مع التركيز على المشاريع التنموية والإنتاجية.

يذكر أن الحكومة - ومنذ اللحظة الأولى - لكسر الجيش العربي السوري الحصار المفروض على مدينة دير الزور- أعلنت عن إقامة جسر بري لنقل مختلف المواد الأساسية والغذائية لدعم الأهالي الصامدين بعد أن عانوا على مدار أكثر من ثلاث سنوات من ويلات حصار إرهابي (داعش).

للمواطنين، وعمل الورشات على المدخل الرئيس لمدينة دير الزور في منطقة البانوراما، كما زاروا مشفى الشهيد الطبيب أحمد هويدي، وتفقدوا جرحى الجيش العربي السوري، ومشفى الأسد بدير الزور وجالوا في أرجاء المشفى، واستمعوا من المرضى فيه عن الخدمات الصحية المقدمة للمواطنين. وقام الوزراء بزيارة حامية مطار دير الزور، ووجهوا التحية للمقاتلين الذين صمدوا في وجه كل الهجمات الإرهابية التي شنها تنظيم (داعش).

وخلال زيارة مستودعات فرع الهلال الأحمر العربي السوري في المحافظة أكد وزير الإدارة المحلية والبيئة المهندس حسين مخلوف أن ما قدمه فرع الهلال الأحمر بدير الزور خلال أشهر الحصار يرتقي إلى مستوى البطولة، حيث قدموا الشهداء والجرحى في سبيل تأمين وإيصال المواد الغذائية إلى أهالي المدينة، وهم يواصلون العمل الجاد لتقديم العون والإغاثة للأهالي، موضحاً أنه بعد النصر الكبير الذي تحقق بفض الحصار عن دير الزور الصامدة كان العمل السريع لتأمين احتياجات الأهالي فيها، حيث تم إيصال المساعدات الإغاثية إلى جميع الأسر، إضافة إلى



وزير الإدارة المحلية والبيئة يطلع على آلية توزيع مازوت التدفئة عبر البطاقة الذكية في مدينة القدموس



اطلع وزير الإدارة المحلية والبيئة المهندس حسين مخلوف على آلية توزيع مازوت التدفئة عبر البطاقة الذكية في مدينة القدموس بريف محافظة طرطوس، وخلال الجولة التي رافقه فيها محافظ طرطوس (صفوان أبو سعدي)، أكد الوزير مخلوف على ضرورة التوسع بالتجربة التي وصفها بـ (الجيدة)، مشيداً بالجهود المبذولة ودقة العمل.

كما اطلع السيد الوزير على ورشة العمل التي أقيمت لـ ١١٥ مشاركة من أسر الشهداء بالقدموس حول النباتات الطبية وآلية الاستفادة منها بهدف خلق فرص عمل للمشاركات، مؤكداً على دعم الوزارة لهذه المشاريع لتصل إلى الاستثمار الأفضل للثروات الوطنية.

احتفالية في اليوم العالمي لحماية الأوزون..

من جهة أخرى بين مدير سلامة الغلاف الجوي في الوزارة المهندس إبراهيم العلان أن حماية طبقة الأوزون هي قضية عالمية تتطلب تضافر جهود جميع دول العالم، معتبراً أن أي إجراء يتم اتخاذه بهذا الخصوص بشكل منفرد بمعزل عن المجتمع الدولي غير كاف، لذلك اهتمت الاتفاقيات الدولية بهذه القضية، وكانت سورية من أوائل الدول التي انضمت إليها والتمت بنودها.

مدير بيئة دمشق الهندسة وديعة جحا تحدثت مشيرة إلى الإجراءات التي اتخذتها المديرية لحماية البيئة والتأكد من التزام المنشآت الصناعية والسياحية بتطبيق الاشتراطات والقوانين البيئية، كما أشارت إلى أن المديرية تقوم بمنح الموافقات البيئية لإجازات استيراد المواد الكيميائية والمبيدات والأسمدة وتؤكد من وجود المستودعات المطبقة للاشتراطات البيئية في تخزين المواد بطريقة فنية وصحية، فضلاً عن مراقبة مياه الشرب خاصة في مراكز الإقامة المؤقتة، كما تتخذ الإجراءات المناسبة حول إدارة النفايات بالتنسيق مع مديرية النظافة ومعالجتها وذكرت جحا أن هناك إجراءات تتعلق بالنفايات الطبية وتتم معالجتها، بطريقة علمية لمنع تأثيرها الضار على البيئة، إضافة إلى توعية المشايخ للالتزام بالدليل الوطني لإدارة النفايات الصحية.



بمناسبة اليوم العالمي لحماية الأوزون، وتحت شعار (رعاية جميع أنواع الحياة على كوكبنا)، أقامت وزارة الإدارة المحلية والبيئة احتفالية في مبنى الوزارة تخللها عرض للإجراءات التي اتخذتها الوزارة في هذا المجال وأهمية تطبيق بنود اتفاقية فيينا وبروتوكول مونتريال حول المواد المستنفذة لطبقة الأوزون، كما تخلل الاحتفالية عرض فيلم قصير يوضح أهمية المحافظة على طبقة الأوزون.

أكد معاون وزير الإدارة المحلية والبيئة المهندس محمد وضاح قطماوي أن سورية نجحت في التزامها بأحكام بروتوكول مونتريال وتعديلاته وفي اجتياز التحديات التي حدها البروتوكول من حيث تحقيق الخفض المستهدف من استهلاك المواد المستنفذة لطبقة الأوزون، مشيراً إلى أن سورية تخلصت من الآثار الضارة للغازات المسببة للاحتباس الحراري والمضرة بطبقة الأوزون بنسبة وصلت إلى ٩٨ ٪ واستبدلتها بغازات صديقة للبيئة، مبيناً أنه (رغم الأضرار البيئية الكبيرة التي تسببت بها الحرب الإرهابية على سورية تم وضع برنامج خاص لوقف

استيراد المواد المضرة بالبيئة والخاصة بطبقة الأوزون، وحددت الإجراءات القانونية والرخص التي تمنح للمنشآت الصناعية التي تنتج التجهيزات التي تستفيد من هذه الغازات، وألزمها باستخدام الغازات البديلة الصديقة للبيئة).

