

اخبار	
بازگشت جرایم رانندگی مشمول دیر کرد به مبلغ اولیه فرصت یک هفته‌ای آغاز شد  رئیس پلیس راهور فراجا از اجرای طرح بازگشت مبلغ جریمه‌های رانندگی مشمول دیرکرد به مبلغ اولیه از ۱۰ تا ۱۶ ماهه (به مدت یک هفته) خبر داد و گفت: این طرح با هدف تسهیل در تسویه جرایم معوق و تکريم شهروندان اجرا می‌شود. به گزارش ایرنا از راهور، سردار سید تیمور حسینی اظهار کرد: پلیس راهور در مسیر ارائه خدمات به مردم، تکريم شهروندان، تسهیل فرآیندهای اداری و افزایش رضایت‌مندی عمومی را به عنوان یکی از اولویت‌های اصلی خود دنبال می‌کند و تمامی برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات این مجموعه در این ایام نیز بر همین اساس انجام شده است. وی با اشاره به شعار امسال هفته فراجا با عنوان «پلیس مجاهد، ملت مبعوث، ایران سرفراز» افزود: این شعار گویای پیوند عمیق میان پلیس مقتدر و ملت سرفراز است؛ پلیسی که با تمام توان برای امنیت، آسایش و اعتلای نام ایران عزیز مجاهدت می‌کند و در این مسیر، خدمت‌رسانی آسان و بی‌واسطه به مردم را بزرگ‌ترین افتخار خود می‌داند. سردار حسینی تصریح کرد: در همین راستا و به‌منظور تکريم شهروندان و تسهیل در تسویه بدهی‌های معوق رانندگان، تدبیری اتخاذ شده است که از روز جمعه ۱۰ مهرماه تا پایان روز پنجشنبه ۱۶ مهرماه، (به مدت یک هفته)، مبلغ جریمه‌های رانندگی که به دلیل دیرکرد افزایش یافته بود، به مبلغ اولیه جریمه بازگردد تا هموطنان بتوانند با شرایط مناسب‌تری نسبت به تسویه حساب اقدام کنند. رئیس پلیس راهور فراجا با تأکید بر لزوم هوشمندسازی خدمات و جلوگیری از اتلاف وقت شهروندان خاطرنشان کرد: تمامی خدمات مربوط به استعلام، بررسی و پرداخت این مبالغ، به صورت کاملاً غیرحضوری فراهم‌شده‌است و رانندگان برای استفاده از این فرصت، به هیچ عنوان نیازی به مراجعه حضوری به واحدهای اجراییات یا مراکز پلیس ۱۰۰ ندارند. وی افزود: هموطنان می‌توانند از طریق تارنمای رسمی راهور ۱۳۰، برنامه کاربردی «پلیس من» و سایر سرویس‌های مجاز خدمت‌رسانی، به‌راحتی و در کوتاه‌ترین زمان ممکن نسبت به استعلام و پرداخت مبلغ اولیه جریمه‌های خود اقدام کنند. سردار حسینی ابزار امیدواری کرد: این اقدام که با رویکردی اجتماعی و در راستای همراهی با مردم عزیز کشورمان به اجرا درآمده است، گامی مؤثر در جهت تسهیل امور عمومی و ارتقای سطح رضایت‌مندی در سایه قانون‌مداری باشد.	
آماده‌باش نیروهای عملیاتی هلال‌احمر در پی ورود سامانه بارشی جدید  معاون عملیات سازمان امدادونجات جمعیت هلال‌احمر از آماده‌باش کامل نیروهای عملیاتی در پی ورود سامانه بارشی جدید به کشور خبر داد. به گزارش ایلنا، محمدحسین کبادی در تشریح این خبر گفت: بر اساس پیش‌بینی سازمان هواشناسی، از روز جمعه سامانه بارشی جدیدی وارد کشور می‌شود که بخش‌هایی از غرب و شمال‌غرب، سواحل دریای خزر، دامنه و ارتفاعات البرز و استان‌های حاشیه زاگرس را تحت تأثیر قرار خواهد داد. وی افزود: در نواحی جنوبی کشور از جمله بخش‌های آذربایجان، استان‌های فارس، هرمزگان، کرمان و سیستان و بلوچستان نیز بارش پیش‌بینی شده و روز شنبه دامنه فعالیت سامانه به بخش‌هایی از جنوب‌غرب کشور از جمله خوزستان، کهگیلویه و بویراحمد و چهارمحال و بختیاری، همچنین غرب، شمال‌غرب، سواحل دریای خزر و به‌تدریج شمال‌شرق کشور گسترش می‌یابد. کبادی با اشاره به شدت گرفتن بارش‌ها در ارتفاعات شمال استان‌های البرز، تهران و سمنان گفت: احتمال آبگرفتگی معابر، سیلابی شدن مسیرها و طغیان رودخانه‌های فصلی وجود دارد. معاون عملیات سازمان امدادونجات جمعیت هلال احمر با اشاره به موج و تلاطم بودن بخش‌های شمالی خلیج فارس در روزهای جمعه و شنبه، از آماده‌باش کامل نیروهای عملیاتی واکنش سریع و پایگاه امدادونجات هلال‌احمر در مناطق تحت تأثیر سامانه بارشی خبر داد. کبادی از هم‌وطنان خواست با توجه به شرایط جوی، از صعود به ارتفاعات و حضور در مسیرها و حاشیه رودخانه‌ها خودداری کرده و از تردد و توقف در مسیرهای مستعد سیلاب پرهیز کنند.	

«فعلاً نباید از موتور استفاده کنند.» این پخشی از پاسخ یکی از اعضای کمیسیون قضائی و حقوقی مجلس، به پرسشی درباره وضعیت زنان موتورسوار است؛ نماینده‌ای که صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان را در شرایط فعلی موضوعی «دست‌چندم» دانسته و معتقد است مجلس در شرایطی که مسائل اقتصادی و امنیتی را در اولویت دارد، فعلاً نباید وارد این موضوع شود. او همچنین تأکید کرده است که قانون فعلی مجوز صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان را نداده است.

به گزارش تجارت نیوز، این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که موضوع گواهینامه موتورسیکلت زنان دیگر صرفاً یک بحث نظری درباره یک امکان رانندگی نیست. مساله امروز، وضعیت زنانی است که بخشی از آنها در شهر از موتورسیکلت استفاده می‌کنند، اما به دلیل وضعیت حقوقی موجود، امکان عبور از مسیر رسمی آموزش، آزمون و دریافت گواهینامه را ندارند. در مقابل، دولت در بهمن ۱۴۰۴ مصوبه‌ای ابلاغ کرد که بر اساس آن فرماندهی انتظامی مکلف به فراهم کردن آموزش عملی و برگزاری آزمون و صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان شد؛ در نتیجه، اختلاف اکنون بیش از آنکه صرفاً درباره اصل استفاده زنان از موتورسیکلت باشد، به تعارض یا ابهام میان قانون موجود و مصوبه دولت بازمی‌گردد.

یک کمک در قانون، یک بن‌بست در زندگی روزمره
ریشه اختلاف را باید در تبصره ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ جست‌وجو کرد. در این تبصره آمده است که صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای «مردان» به عهده نیروی انتظامی است. همین عبارت، طی سال‌های گذشته مبنای خودداری از صدور گواهینامه برای زنان شده است.

در مقابل، در مقاطعی استدلال شده که در متن قوانین، ممنوعیت صریحی برای اصل موتورسواری زنان وجود ندارد و اختلاف اصلی بر سر نحوه تفسیر مقررات و مبنای صدور گواهینامه است. همین دو برداشت متفاوت، موضوع را میان دولت، پلیس و مجلس به یک مساله حقوقی چندلایه تبدیل کرده است.

حتی پیش از مصوبه دولت نیز اختلاف درباره دامنه آرای قضایی و امکان تسری آنها به عموم زنان وجود داشت و پلیس راهور بر این نکته تأکید کرده بود که برخی آرای دیوان عدالت اداری جنبه فرعی دارد.

امنیت بدون آموزش رسمی چگونه تأمین می‌شود؟
یکی از مهم‌ترین ابعاد موضوع، امنیت است. داشتن قوانین، ممنوعیت صریحی خود به معنای تضمین ایمنی رانندگی نیست، اما نظام گواهینامه دقیقاً برای همین طراحی شده که راننده پیش از ورود رسمی به چرخه تردد، آموزش ببیند، مهارت‌اش ارزیابی شود و مسئولیت حقوقی او مشخص باشد.

بالکلکلیفی گواهینامه برای زنان، این مسیر رسمی را دشوار می‌کند. زنی که امکان استفاده از دوره استاندارد و آزمون رسمی را ندارد، ممکن است مهارت‌های رانندگی را به شکل غیررسمی کسب کند؛ در نتیجه، تفاوت میان «راننده آموزش‌دیده و آرموده‌شده» و

«فردی که صرفاً نحوه استفاده از وسیله را آموخته» می‌تواند اهمیت پیدا کند.

از سوی دیگر، مساله بیمه و مسئولیت حقوقی نیز مطرح است. گزارش‌های منتشرشده درباره زنان موتورسوار، از محدودیت دسترسی آنها به پوشش‌های قانونی و بیمه‌ای در صورت نداشتن گواهینامه حکایت داشته‌اند. در چنین شرایطی، یک اختلاف حقوقی درباره صدور مجوز می‌تواند در زمان حادثه به مساله‌ای مالی و قضایی برای فرد و خانواده او تبدیل شود.

جامعه قبل از قانون حرکت کرده است
امان‌الله قزایی، جامعه‌شناس و استاد دانشگاه در تحلیل‌های منتشرشده درباره موتورسواری زنان، این پدیده را بخشی از تغییر الگوی حضور زنان در فضای عمومی می‌داند و به تجارت‌نیوز می‌گوید: حضور زنان در فضاهای عمومی در دهه‌های گذشته گسترده‌تر شده و دیگر نمی‌توان زندگی شهری را صرفاً با الگوهایی تعریف کرد که زن را در برخی وسایل، مکان‌ها یا شیوه‌های جابه‌جایی کنار می‌گذارد.

او می‌افزاید: از این منظر، موتورسیکلت را نباید فقط به عنوان یک وسیله تفریحی دید. در شهرهای پرتراffیک، استفاده از موتورسیکلت می‌تواند با مسائلی مانند زمان رفت‌وآمد، هزینه حمل‌ونقل، دسترسی به محل کار و انجام امور روزمره گره بخورد. این استاد دانشگاه ادامه می‌دهد: چنین نگاهی، یک نکته مهم را برجسته می‌کند، سیاست‌گذار آن زمانی با یک مطالبه اجتماعی مواجه نیست که آن مطالبه به شکل رسمی روی میز مجلس قرار بگیرد؛ گاهی تغییرات اجتماعی سال‌ها زودتر در رفتار مردم اتفاق افتاده و قانون پس از آن با مساله روبرو می‌شود.

گواهینامه زنان؛ «موضوع دست‌چندم» یا مساله امنیت و حقوق شهروندی؟

امنیت زنان پشت خط قرمز قانون

وقتی درباره گواهینامه زنان صحبت می‌شود، موضوع فقط «امکان موتورسواری» نیست؛ صحبت از آموزش رسمی، کاهش ریسک، مسئولیت‌پذیری راننده، پوشش بیمه‌ای، تکلیف پلیس در زمان برخورد با تخلفات و وضعیت حقوقی فرد در هنگام تصادف است.



وقتی درباره گواهینامه زنان صحبت می‌شود، موضوع فقط «امکان موتورسواری» نیست؛ صحبت از آموزش رسمی، کاهش ریسک و... است
قزایی در واکنش به دست‌چند خواندن مطالبه زنان از سوی نماینده مجلس اظهار می‌دارد: اولویت‌بندی مسائل کشور، در نهایت یک تصمیم سیاسی و اجرایی است. مسائل اقتصادی، معیشتی و... نیز نیازمند تصمیم‌گیری هستند. اما در این میان، از پیامدهای یک موضوع اجتماعی تنها به دلیل اینکه در مقایسه با برخی مسائل کلان‌تر، فوری به نظر نمی‌رسد، نمی‌توان چشم پوشید. او می‌افزاید: وقتی درباره گواهینامه زنان صحبت می‌شود، موضوع فقط «امکان موتورسواری» نیست؛ صحبت از آموزش رسمی، کاهش ریسک، مسئولیت‌پذیری راننده، پوشش سیاسی و اجرایی و در زمان برخورد با تخلفات و وضعیت حقوقی فرد در هنگام تصادف است.

این جامعه‌شناس تأکید می‌کند: از منظر جامعه‌شناختی نیز فاصله میان رفتار واقعی مردم و قواعد رسمی، خود می‌تواند به مساله‌ای اجتماعی تبدیل شود. هرچه این فاصله طولانی‌تر شود، امکان شکل‌گیری وضعیت‌های مبهم بیشتر خواهد شد. قزایی ادامه می‌دهد: اگر رفتاری در جامعه وجود داشته باشد، اما برای آن مسیر روشن قانونی تعریف نشده باشد، چنین وضعیتی نه لزوماً رفتار اجتماعی را متوقف می‌کند و نه نیاز شهروندان را از بین می‌برد؛ بلکه می‌تواند آن را به فضایی غیرشفاف منتقل کند.

وقتی یک تصمیم ظاهرآ اداری، به مساله‌ای مرتبط با حقوق شهروندی و حمایت قانونی تبدیل می‌شود

یکی از پرسش‌های مهم در این ماجرا آن است که زنی که در یک تصادف مقصر نیست، اما فاقد گواهینامه است، بر چه اساسی باید جریمه شود؟ این پرسش‌ها را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: «مسئله حقوقی» که به تعارض بین قانون موجود و مصوبه دولت در بهمن ۱۴۰۴ نشان داد که این موضوع دست‌کم در سطح قوه مجریه به اندازه‌ای جدی بوده که برای آن سازوکار اجرایی تعریف شود. در مقابل، منتقدان این مصوبه معتقدند متن قانون فعلی نیازمند اصلاح است و مصوبه دولت نمی‌تواند جای قانون‌گذاری مجلس را بگیرد. همین اختلاف حقوقی هنوز حل‌وفصل کامل نشده است.

وقتی الگوهای زندگی مردم تغییر می‌کند، قانون با چه سرعتی باید خود را با این تغییرات هماهنگ کند؟
بحث گواهینامه موتورسیکلت زنان را می‌توان بزرگ‌تر از خود موتورسیکلت دید. این پرونده نمونه‌ای از یک پرسش عمومی‌تر درباره سیاست‌گذاری است: وقتی الگوهای زندگی مردم تغییر می‌کند، قانون با چه سرعتی باید خود را با این تغییرات هماهنگ کند؟

جامعه‌شناسانی که درباره این موضوع اظهارنظر کرده‌اند، بر شکاف میان تجربه زندگی روزمره زنان و برخی چارچوب‌های رسمی تأکید کرده‌اند. در این نگاه، مساله اصلی نه اعطای یک امتیاز ویژه به زنان، بلکه تنظیم قانونی یک واقعیت اجتماعی و فراهم کردن سازوکار آموزش و نظارت است.

کوکیف طرح، جزئیات اجرای آن و نحوه هماهنگی با دولت نیستند. حتی این سؤال مطرح است که اگر دولت در اجرای این طرح مشارکت دارد، چرا خودش این کار را انجام نمی‌دهد تا همه مردم بتوانند از آن استفاده کنند؟ اینها پرسش‌هایی است که حقیقتاً ما هم پاسخ آنها را نداریم.

طرح پشتوانه قانونی ندارد و منابع مالی آن شفاف نیست
این عضو شورای شهر تهران درباره وجاهت قانونی اجرای طرح نیز گفت: این مسئله یکی دیگر از موضوعات مورد پرسش است. همان‌طور که عرض کردم، در شهرداری اقداماتی در حال انجام است که مربوط به وظایف دولت است و شهرداری آنها را بر عهده می‌گیرد. اما دو خلأ وجود دارد: نخست پشتوانه قانونی که قطعاً وجود ندارد و دوم منابع تأمین مالی که شفاف نیست.

وی درباره اینکه آیا شورای شهر برای اجرای این طرح بودجه‌ای تصویب کرده است، گفت: خیر؛ اصلاً چنین چیزی وجود ندارد. ما بودجه را اول بهمن سال گذشته تصویب و ابلاغ کردیم و از آن زمان تا امروز هیچ لایحه‌ای در این زمینه به شورای شهر ارائه نشده است.

بعد از شش ماه چه اتفاقی برای قیمت‌ها می‌افتد؟
امانی درباره سرنوشت قیمت کالاها پس از پایان دوره شش‌ماهه طرح و احتمال ایجاد شوک قیمتی گفت: کسانی که این طرح را طراحی کرده‌اند باید حتماً به این بخش از موضوع نیز فکر کرده باشند. وی افزود: بالاخره طرح که با پایان این شش ماه تمام نمی‌شود. افزایش قیمت‌ها نیز ظاهراً قطعاً در کشور ما مهارشده نیست. حتماً آقایان برای سال بعد نیز فکر کرده‌اند. اکنون گفته می‌شود طرح تا فروردین ۱۴۰۶ ادامه دارد و قطعاً در این مدت برای بعد از آن هم فکر خواهند کرد.

چگونه طرحی با این همه ابهام وارد مرحله اجرا شده است؟
امانی در پاسخ به این پرسش که که چگونه طرحی در سطح شهر وارد مرحله اجرا شده در حالی که اعضای شورای شهر، که در جایگاه سیاست‌گذاری و نظارت بر شهرداری قرار دارند، هنوز از جزئیات آن اطلاع کافی ندارندافزود: «مسئله فقط همین طرح نیست و موضوع اساسی‌تری در رابطه میان شهرداری و شورای شهر وجود دارد؛ اینکه شهردار تهران اساساً شورا را به عنوان ریل‌گذار و سیاست‌گذار شهرداری قبول دارد یا خیر، پاسخ آن هم روشن است.»

خبر

پایان محرومیت تاریخی کشاورزان از مزایای بیمه تأمین اجتماعی

اصلاح ماده ۶۳ قانون الحاق مطالبه دیرینه جامعه کشاورزی را محقق کرد

ابتکار - ماهان فلاح: رئیس اتاق اصناف کشاورزی استان آذربایجان شرقی از ابلاغ قانون جدید در زمینه بیمه تأمین اجتماعی کشاورزان و کارفرمایان واحدهای کشاورزی خبر داد و گفت: با اصلاح ماده ۶۳ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲)، گام مهمی برای رفع یکی از مطالبات دیرینه جامعه کشاورزی کشور برداشته شد.

هادی فرجی‌آزاد با اشاره به پیگیری‌های مستمر اصناف کشاورزی و منابع طبیعی در سال‌های گذشته اظهار کرد: پس از سال‌ها مطالبه‌گری و پیگیری موضوع بیمه کشاورزان، قانون مربوط به پشتیبانی و رفع موانع تولید کشاورزی پس از طی مراحل قانونی و تأیید شورای نگهبان و هیئت عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام، از سوی رئیس مجلس شورای اسلامی برای اجرا به دولت ابلاغ شده است.

وی افزود: اصلاح ماده ۶۳ قانون الحاق (۲)، امکان برخورداری کشاورزان و کارفرمایان حقیقی و حقوقی واحدهای کشاورزی تحت شمول نظام صنفی کشاورزی از مزایای قانون معافیت از پرداخت سهم بیمه کارفرما را فراهم کرده است.

فرجی‌آزاد ادامه داد: بر اساس این قانون، کشاورزان و کارفرمایان حقیقی دارای پروانه فعالیت از نظام صنفی کشاورزی می‌توانند نام خود را به عنوان یکی از پنج نفر شاغل در صدر فهرست بیمه کارگران واحد تولیدی مربوط درج کرده و با پرداخت ۷ درصد حق بیمه سهم بیمه‌شده تحت پوشش بیمه تأمین اجتماعی قرار گیرند.

رئیس اتاق اصناف کشاورزی استان آذربایجان شرقی با بیان اینکه این حکم برای کشاورزان و بهره‌برداران واحدهای تولیدی کشاورزی اهمیت ویژه‌ای دارد، گفت: در این چارچوب، کشاورزان واجد شرایط می‌توانند ضمن قرار گرفتن در فهرست بیمه واحد تولیدی، از معافیت سهم کارفرما مطابق قانون بهره‌مند شوند و سهم مربوط به حمایت دولت نیز طبق سازوکار پیش‌بینی‌شده قانونی تأمین خواهد شد.

وی خاطرنشان کرد: مطابق اصلاحیه، کشاورزان و کارفرمایان کارگاه‌های کشاورزی تحت شمول نظام صنفی کشاورزی، فارغ از متراژ زمین، مشمول قانون معافیت از پرداخت سهم بیمه کارفرمایان که حداکثر پنج نفر کارگر دارند خواهند بود.

فرجی‌آزاد تأکید کرد: اجرای این قانون می‌تواند بخش قابل توجهی از دغدغه‌های اجتماعی و بیمه‌ای بهره‌برداران بخش کشاورزی را کاهش داده و زمینه برخورداری آنان از حمایت‌های قانونی تأمین اجتماعی را فراهم کند.

وی با قدردانی از پیگیری‌های انجام‌شده در سطح ملی و استانی اظهار کرد: تبدیل این مطالبه دیرینه جامعه کشاورزی به یک حکم قانونی، حاصل پیگیری و مطالبه‌گری مستمر تشکل‌های صنفی کشاورزی و همراهی دستگاه‌های مسئول است و امیدواریم با اجرای دقیق قانون، کشاورزان واجد شرایط استان آذربایجان شرقی نیز هرچه سریع‌تر از ظرفیت‌های ایجادشده بهره‌مند شوند.

رئیس اتاق اصناف کشاورزی استان آذربایجان شرقی در پایان گفت: اتاق اصناف کشاورزی استان موضوع اجرای این قانون را با جدیت پیگیری خواهد کرد و تلاش می‌کنیم با اطلاع‌رسانی و راهنمایی بهره‌برداران، زمینه استفاده حداکثری کشاورزان از ظرفیت قانونی جدید فراهم شود.

کاهش ذخیره آب تالاب بین‌المللی چغاخور

به گفته صادقی، در سال‌های اخیر چند دوره خشکسالی و کم‌آبی متوالی داشته‌ایم و میزان بارش در منطقه چغاخور نیز نسبت به میانگین بلندمدت کاهش یافته است و چنین شرایطی، بخشی از ذخیره آب سال‌های گذشته برای تأمین نیازهای مختلف مصرف شده و همین موضوع به تدریج حجم ذخیره تالاب را کاهش داده است. وی افزود: بخش‌های زیادی از عوامل مؤثر بر کاهش ذخیره آب دانست و افزود: در سال‌جاری به دلیل کاهش عمق و گرمای هوا، میزان تبخیر بیش از برآورد اولیه بوده است بنابراین در ارزیابی وضعیت تالاب باید علاوه بر ورودی آب، مصارف، نیازهای حبابه‌بران و میزان تبخیرات نیز در نظر گرفته شود.

تأمین آب تالاب از چشمة‌ها و بارش‌ها

صادقی با بیان اینکه بخشی از آب تالاب از چشمه‌های اطراف و بخشی از روان‌آب و سیلاب‌های ورودی تأمین می‌شود گفت: از ابتدای سال آبی تا اردیبهشت حدود ۱۴ میلیون مترمکعب آب از طریق چشمه‌ها، روان‌آب‌ها و سیلاب‌ها وارد تالاب شد، اما این میزان برای جبران کاهش ذخیره سال‌های قبل کافی نبوده است.

وی یادآور شد: از سوی دیگر، عمده آب چشمه‌های بالادست تالاب برای مصارف کشاورزی مورد استفاده قرار می‌گیرد و در نتیجه، برای افزایش ورودی آب به تالاب نیازمند همکاری حبابه‌بران و کشاورزان منطقه هستیم.

شهردار محمود مولوی مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای چهارمحال و بختیاری می‌کاهش آب تالاب چغاخور را نتیجه یک سال یا عملکرد یک دستگاه نمی‌داند و می‌گوید مدیریت آب این تالاب بر اساس اطلاعات هیدرولوژیک، برنامه منابع و مصارف و مشارکت ذی‌نفعان انجام می‌شود.

مسلم صادقی با اشاره به سابقه تالاب چغاخور اظهار داشت: پیش از احداث سد در سال ۱۳۷۱، تالابی کم‌عمق و نیزاری بود که در سال‌های پربارش آب داشت و در دوره‌های خشکسالی به وضعیت مرغزار و خشک نزدیک می‌شد، اما پس از احداث سد، با تنظیم و ذخیره آب، حجم آب منطقه افزایش یافت و شرایط پایدارتری برای تالاب ایجاد شد.

وی توضیح داد: فلسفه احداث سد‌ها، تنظیم آب و انتقال بخشی از منابع آبی فصل پربارش به دوره نیاز است؛ چرا که بخش زیادی از بارش‌ها در پاییز و زمستان اتفاق می‌افتد، در حالی که بخش عمده نیاز کشاورزی در بهار و تابستان است.

مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای چهارمحال و بختیاری با رد ادعای خشک شدن کامل تالاب گفت: تالاب چغاخور به طور کامل خشک نشده است و بخش تالابی آن همچنان دارای آب است و بر اساس داده‌های هیدروگرافی، حتی در صورت باز