خبر

زیستگاه یوزپلنگ آسیایی محافظت می‌شود



روح‌ا... لایق، معاون محیط زیست طبیعی و تنوع زیستی اداره کل محیط زیست خراسان‌شمالی با بیان این‌که منطقه میاندشت در خراسان‌شمالی و توران در استان سمنان زیستگاه گونه یوزپلنگ آسیایی است، گفت: زیستگاهی میان این مناطق واقع است که یوزپلنگ آسیایی در آنجا تردد دارد و برای حفاظت هرچه بهتر از آن باید سازوکارهای قوی در نظر گرفت. مقرر شده تا روی این معبر عبور، مدیریت یکپارچه‌ای حاکم شود و در همین راستا مدیریت آن به انجمن حفاظت‌گاه‌های خصوصی واگذار می‌شود.

تدوین اطلس آلودگی خاک استان قم



محمدحسین بازگیر، مدیرکل حفاظت محیط زیست قم با بیان این‌که با کمک یکی از دانشگاه‌های معتبر، تهیه و تدوین اطلس آلودگی خاک استان قم شروع شده و ۴۰۰ نقطه از خاک که هر بخش نماینده‌ای از شرایط خاصی است در قالب ۸۰ پارامتر مورد بررسی قرار می‌گیرد، گفت: یکی از موارد تقویت خاک، پوشش گیاهی و کاشت درخت است. تلاش می‌شود تا با همکاری منابع طبیعی استان در واحدهای خدماتی، شهرک‌های صنعتی، کمربند شهری و فضاهای شهری به این امر مهم پرداخته و تعداد هشت میلیون درخت در قم کاشته شود.

تهران تا اصفهان ۱۰۰ دقیقه

با افتتاح قطار سریع السیر تهران ـ قم ـ اصفهان در دولت سیزدهم، روزانه ۸۰۰ مسافر، ۱۰۰ دقیقه‌ای به مقصد می‌رسند



هاجر مقضی
گروه ایران

توسعه حمل و نقل و جاده‌ای و ریلی همواره یکی از ارکان اصلی پیشرفت کشورها به شمار می‌آید و بی‌شک هرگونه ترقی و رشد بدون وجود این شبکه‌ها و تاسیسات زیربنایی امری دور از ذهن و ناممکن است. این در حالی است که پیش از پیروزی انقلاب اسلامی و در دوران رژیم پهلوی ایران عملا جاده‌های مواصلاتی و دوبانده نداشت و در کل کشور فقط یک بزرگراه به صورت دوبانده بود که مراحل تکمیل آن نیز پس از پیروزی انقلاب انجام شد. شبکه و ناوگان حمل و نقلی ریلی نیز تنها در چند مسیر محدود و آن هم بر اساس اهداف استعماری انگلیس و روس احداث شده بود که در جنگ جهانی دوم به‌خوبی نیازهای استعمارگران را برآورده کرد. یکی از دستاوردهای بزرگ پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی توسعه، تکمیل و تجهیز شبکه جاده‌ای و ریلی و ناوگان حمل و نقل کشور بود که سبب رونق چشمگیر در این حوزه شد.

بر همین اساس و با توجه به نیازهای گسترده و روزآمد کشور برای قرار گرفتن در زمره کشورهای دارای سیستم جامع حمل و نقل، چند سالی است که طرح قطار پرسرعت تهران ـ قم ـ اصفهان در دست بررسی و مراحل اجرای عملیات است و آن‌طور که مجری طرح اعلام کرده شاید تا پایان دولت سیزدهم به بهره‌برداری برسد. یکی از نیازهای ایران در سال‌های گذشته احداث قطارهای پرسرعت بوده که متاسفانه به دلایل مختلف تاکنون کاری در این ارتباط صورت نگرفته است.

در این بین بیش از ۶۰ سال است که از شروع حرکت اولین قطار سریع‌السیر در دنیا می‌گذرد و ژاپن اولین کشوری بود که با سرعت ۲۸۵ کیلومتر در دهه ۱۹۶۰ این کار را شروع کرد.

بعد از آن ایتالیا، اسپانیا و دیگر کشورهای اروپایی وارد این مدل حمل و نقل شدند و چین هم حدود ۲۰ سال است که ۴۰ هزار کیلومتر شبکه ریلی پرسرعت در کشور خود ایجاد کرده‌اند.

با ورود فناوری قطار تندرو به ایران امید می‌رود شبکه ریلی پرسرعت در ۱۰ استان گسترش یابد.

همچنین با توجه به این که در ۲۰ سال اخیر ترافیک سالانه بین شهری یک درصد رشد داشته اما در مسیر قم ـ تهران، هر سال ۳/۵ درصد و اصفهان ـ تهران رشد ۵/۷ درصدی ترافیک را شاهد هستیم، بنابراین بدون راه‌اندازی قطار سریع‌السیر در ۱۰ سال آینده نیازمند راه‌اندازی یک آزادراه دیگر در این مسیر خواهیم بود.

در همین رابطه مجری آزادراه‌های مرکز و جنوب کشور در مورد زمان آغاز پروژه قطار پرسرعت تهران ـ قم ـ اصفهان به جام‌جم می‌گوید: پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان، یک مگاپروژه است که بسیاری معتقد بودند اجرای آن امکان‌پذیر نیست، بیش از دو سال با رؤسای بانک مرکزی، رؤسای جمهور، معاون اول رئیس جمهور و سایر مسئولان هماهنگی شد و برای مسائل آن پیگیری کردیم که مشکلات حل شود و بالای ۱۰۰۰ ساعت جلسه کارشناسی با سران مملکت برگزار شد. حالا حدود ۷۰ درصد از پروژه قطار تندرو بین اصفهان ـ قم زیرسازی شده و آماده ریل‌گذاری است. در حال حاضر نیز مصوبه شورای اقتصاد را در این ارتباط دریافت کردیم و پیمانکاران چینی در خصوص این پروژه بسیار همراهی کردند.

همچنین تمرکز اصلی پروژه اکنون بر مسیر قم ـ اصفهان است، این پروژه ۷۰ درصد پیشرفت زیرسازی دارد که آماده روسازی و ریل‌گذاری است. درواقع زیرسازی ۱۵۰ کیلومتر از مسیر انجام شده و ۸۵ درصد معارضات تاسیساتی و ملکی در کل مسیر برطرف شده و یکی از دو تونل هم به اتمام رسیده است.

به گفته علیرضا صلواتی، هم اکنون ۸۰ پروژه در مرحله مطالعات، طراحی و اجرا با اعتبار حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان در دست اقدام است که از جمله آن می‌توان به قطار سریع‌السیر اصفهان ـ تهران و آزادراه شیراز ـ اصفهان اشاره کرد.

برش

جابه‌جایی ۳۵ درصد مسافران با قطار

آن‌طور که پیش‌بینی شده با بهره‌برداری از این پروژه و کوتاه شدن راه ۳۵ درصد مسافران اصفهان ـ تهران به سیستم ریلی جذب خواهند شد. این قطار تندور روزانه از ساعت ۶ صبح تا ۲ بامداد با ظرفیت ۸۰۰ نفر در فاصله بین ۱۰۰ تا ۱۲۰ دقیقه و با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت مسافران را جابه‌جا خواهد کرد. مجری طرح قطار پرسرعت تهران ـ قم ـ اصفهان در مورد تاثیرات این پروژه در پیشرفت و توسعه کشور می‌گوید: اجرای پروژه نقطه عطفی در توسعه عمرانی کشور و استان اصفهان است و اگر قطار سریع‌السیر اصفهان ـ تهران ایجاد شود، برای سایر مسیرها دانش فنی بومی‌سازی شده خواهیم داشت و بر این اساس هشت استان کشور به شبکه سراسری قطار سریع‌السیر متصل می‌شوند. صلواتی می‌گوید: با توجه به این که اصفهان به دلیل قرارگیری در کریدور شمال به جنوب کشور، موقعیت سوق‌الجیشی دارد، اجرای این پروژه به کاهش مهاجرت افراد به‌ویژه نخبگان منجر شده و حتی می‌تواند مهاجرت معکوس به‌دنبال داشته باشد و از طرفی اصفهان را نقطه ثقل کشور خواهد کرد. معتقدیم اگر این پروژه اجرا و به بهره‌برداری برسد همه کم‌کاری‌های دو سه دهه اخیر در حق اصفهان جبران می‌شود و به بیان دیگر نقطه عطفی در توسعه کل کشور خواهد بود. مجری آزادراه‌های مرکز و جنوب کشور با اشاره به پیش‌بینی زمان افتتاح تصریح می‌کند: طی یکی دو ماه آینده خبرهای خوبی در خصوص این پروژه برای مردم خواهیم داشت و امید داریم که تا پایان دولت سیزدهم شاهد راه‌اندازی قطار پرسرعت تهران ـ قم ـ اصفهان باشیم.

یادداشت

مهندس سید عماد شاهرخی | رئیس سازمان جهاد کشاورزی لرستان



پایداری رشد اقتصادی با توسعه کشاورزی

یکی از برکات وقوع انقلاب اسلامی ایران، تبلور نگاه جهادی و مردمی در زیرساخت‌های حیاتی کشور، از جمله کشاورزی و صنعت بوده. بدیهی است که هم در عرصه کشاورزی سنتی و هم مدرن، این نگاه جهادی بازتاب مطلوبی داشته و در بسیاری از بزنگاه‌ها و شرایط حساس اقتصادی و اقلیمی، منجر به مدیریت و کنترل تولید و عرضه محصولات و اشباع بازارهای هدف شده است. لرستان، استانی مملو از ظرفیت‌های مطلوب و متنوع در حوزه کشاورزی بوده و تنوع زیستی و اقلیمی آن فرصت منحصر به فردی را برای فعالان این عرصه، اعم از اهالی بومی و غیربومی ایجاد کرده است. فرهنگ اجتماعی و عمومی غنی استان لرستان، نقش به‌سزایی در شکل‌گیری و استمرار فعالیت‌های حوزه کشاورزی به‌عنوان یک حوزه مبتنی بر همیاری و هم‌افزایی مردم و دولت ایجاد کرده است. تلاش‌های خالص و شبانه‌روزی صورت گرفته در راستای حمایت از فعالان این عرصه در مراحل کاشت، داشت و برداشت محصولات و تسریع روند بازگشت اراضی کشاورزی استان به چرخه تولید، مؤید نگاه ویژه دولت و حتی بخش خصوصی نسبت به این ظرفیت عظیم است. در حال حاضر احصاء ظرفیت‌های جاری و مطلوب در عرصه کشاورزی در استان و تبدیل آنها به محصولات بالفعل و فرصت ساز، اصلی‌ترین دغدغه جهاد کشاورزی لرستان محسوب می‌شود. به حول قوه الهی در سایه همین نگاه کلان و پیشرو و مدیریت جهادی شاهد کسب رتبه‌های برتر کشوری در عرصه‌های مختلف کشاورزی بوده‌ایم. کسب رتبه برتر در بین دستگاه‌های اجرایی در جشنواره شهید رجایی در سال ۱۴۰۲ـ۱۴۰۱ و کسب رتبه اول کشور در یکپارچه سازی اراضی و تامین نهاده‌ها، فقط بخشی از این موارد محسوب می‌شود. آنچه مسلم است این‌که محقق شدن این اهداف و حرکت در مسیر تحقق هدف‌های عالی پیش‌رو در عرصه کشاورزی استان لرستان، معلول همان نگاه خداپسندانه و عام المنفعه‌ای است که باید در سایه تخصص و اهتمام کارشناسان و متخصصان این حوزه تکمیل شود. قویا بر این باوریم که باید تاکید ویژه رهبر معظم انقلاب اسلامی در خصوص رشد تولید و مهار تورم، تبدیل به یک الگوی عملیاتی در عرصه‌های گوناگون، خصوصا کشاورزی شده و نگاه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری را در این حوزه مهم و سرنوشت‌ساز، تحت تاثیر مطلوب و مستقیم خود قرار دهد. در این صورت شاهد موفقیت‌ها و ثمرات بسیاری برای کشور، چه در عرصه داخلی و چه بین‌المللی خواهیم بود. آنچه مسلم است این‌که اهمیت نقش صنعت کشاورزی در اقتصاد ایران بیش از هر چیز دیگری نمود دارد و جایگاه این بخش به‌عنوان موتور محرک رشد و توسعه اقتصادی از جمله موضوعاتی است که همواره مورد بحث و اظهارنظر کارشناسان بوده است. موقعیت ممتاز جغرافیایی و تنوع آب و هوایی ایران برای کاشت محصولات گوناگون بخش کشاورزی و وجود نیروی کار در روستاها در کنار نیروهای تحصیلکرده در رشته‌های کشاورزی، ظرفیتی برای ایجاد تحولی عظیم در کشور است. ضمن این‌که تولیدات محصولات صنایع غذایی و نظایر آن از جمله مزیت‌های موجود بخش کشاورزی است که اهمیت بالایی دارد. از این رو صنعت کشاورزی می‌تواند در فرآیند توسعه اقتصادی ایران نیز نقش به‌سزایی داشته باشد. یکی از علل اهمیت بخش کشاورزی در لرستان می‌تواند کم ریسک بودن آن نسبت به دیگر بخش‌های اقتصاد باشد به همین دلیل گفته می‌شود توسعه در بخش کشاورزی سبب پایداری در رشد اقتصادی می‌شود.

گزارش

حسنین حداد | گروه ایران

حال خراب طبیعت مازندران و حرف‌های قشنگ در پستوی بایگانی‌ها



در حالی که آلاینده‌ها آسمان بسیاری از شهرها را به تسخیر خود درآورده و راه نفس شهروندان را بسته‌اند، در مناطقی هم که هوا کمی بهتر است این فاضلاب‌ها، زباله‌ها و پساب‌های انسانی و کشاورزی و صنعتی هستند که حال و روز زمین، جنگل، رودخانه و دریا را خراب کرده‌اند. مدت‌هاست که بخش‌های مختلف از جمله جنگل‌ها، ساحل، رودخانه و کوه‌های مازندران از حملات بی‌رحمانه انسان‌ها در امان نیستند. در این میان شاید رودخانه‌ای پیدا نشود که از دست فاضلاب‌ها و پسماندها مصون مانده باشد و ورود حجم بالای رسوبات به این عرصه‌ها سبب از بین رفتن گونه‌های مختلفی از آبزیان رودکوچ شده است.

رودخانه‌های تجن، ماشلک، بابلرود، نکا رود، تلار، شفارود از جمله رودخانه‌های مازندران به‌شمار می‌روند که حال و روز آنها چندان مناسب نیست.

ضعف و تعلل در برداشت درختان ریشه‌کن و افتاده عرصه‌های واقع در حاشیه رودخانه سبب شده تا خسارت‌های زیادی به تأسیسات و ابنیه‌های فنی و سرمایه‌های مردم در پایین‌دست وارد شود و عملکرد ضعیف منابع طبیعی مازندران ـ ساری در این زمینه مایه انتقادهای فراوانی شده و تلاش مکرر برای کسب نظرات مدیران این اداره‌کل به نتیجه نرسیده است.

در کنار این اتفاقات، تخلیه فاضلاب در حاشیه رودخانه از سوی خودروهای تخلیه چاه و پساب‌های خانگی نیز معضل بزرگ و قدیمی است که در مناطق مختلف مازندران جریان دارد و برخورد با متخلفان در این بخش تاکنون بازدارنده نبوده است.

اما شاید اصل ماجرا به برداشت غیرمجاز ماسه‌های رودخانه‌ای و کوهی برسد که دستگاه‌های متولی نظیر منابع طبیعی چشم خود را روی این جنایت‌ها بسته‌اند.

واقعیت تلخ و جلسات بی‌ثمر

طی روزهای اخیر بود که فیلمی از آلایندگی رودخانه ماشلک در نوشهر منتشر شد و انگشت اتهام به سمت بندر نوشهر چرخید اما مسئولان این بندر با رد اتهامات مدعی شدند که با توجه به آغاز پروژه لایروبی حوضچه و کانال دسترسی بندر نوشهر، در حال حاضر این عملیات با استفاده از یک دستگاه لایروب کاتر ساکشن و اجرای خط انتقال رسوب از محدوده عملیات لایروبی به محدوده شرقی رودخانه ماشلک، ماسه و رسوبات جمع‌آوری شده از کانال و همچنین حوضچه بندر نوشهر در محدوده مورد نظر تخلیه خواهد شد و هیچ‌گونه فاضلابی از طریق بندر وارد رودخانه ماشلک نشده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران گفت: «وضعیت فعلی نشانگر این است که ساحل بخش شرقی بندر عقب‌نشینی و ساحل بخش غربی پیشروی کرده که با انجام این روش از دریا برداشت و در دریا تخلیه می‌شود، همین موضوع لایروبی، سال‌ها نه در بندر نوشهر، بلکه در همه بنادر توسط لایروب هاپر انجام و مواد حاصل از لایروبی مجددا در دریا تخلیه می‌شد و تنها فرق آن با روش فعلی این است که در روش اول تخلیه در عمق بیشتر و در روش فعلی تخلیه در عمق کمتر و با حفظ ملاحظات زیست‌محیطی صورت می‌پذیرد.»

سعید کیاکجوری تصریح کرد: «پروژه لایروبی حوضچه و کانال دسترسی بندر نوشهر، موجب تسهیل در اجرای طرح احداث پیاده راه ساحلی در دست اقدام شهرداری نوشهر در حد فاصل میدان لتینگان تا بندر نوشهر و نیز کاهش هزینه‌های شهرداری در تأمین مصالح مورد نیاز برای این پروژه مهم ساحلی خواهد شد.»

دیگر مهم نیست مسئولان برای توجیه اتفاقات رخ داده چه بگویند. مهم این است که نه شهروندان حرف‌های آنها را می‌پذیرند و نه طبیعت منتظر مانده تا ببیند آنها چه برنامه‌ای برای فردا دارند. در حال حاضر آلودگی آب و هوا، خشک شدن تالاب‌ها، رودخانه‌ها و دریاچه‌ها، تخلیه ذخایر آبی زیرزمینی، تخریب مراتع و جنگل‌ها، فرسایش خاک و بیابان‌زایی، نابودی انواع گونه‌های گیاهی و جانوری و... را به یک طرف و بحران آلودگی محیط‌زیست با پسماند خانگی و صنعتی از طرف دیگر مهم‌ترین دغدغه مازندران است.

این‌که حال محیط زیست مازندران خوب نیست از زبان همه متولیان امر و دوستداران محیط زیست بارها شنیده می‌شود اما قضیه وقتی تلخ‌تر از زهر خواهد شد که موضع‌گیری‌ها در حد برگزاری جلسات مدیریت پسماند و حرف‌های قشنگ در پستوی بایگانی‌ها روی کاغذ می‌ماند.

حل سودوکو ۴۵۲۴

۳	۵	۱	۶	۲	۹	۴	۷	۸				۹	۱	۴	۵	۶	۳	۸	۷	۲
۲	۴	۷	۵	۳	۸	۱	۶	۹				۶	۲	۷	۹	۴	۸	۱	۵	۳
۹	۸	۶	۱	۴	۷	۳	۵	۲				۸	۳	۵	۱	۲	۷	۹	۶	۴
۶	۱	۲	۷	۸	۳	۵	۹	۴				۴	۹	۳	۲	۵	۶	۷	۱	۸
۷	۹	۵	۲	۶	۴	۸	۳	۱				۲	۶	۸	۳	۷	۱	۴	۹	۵
۴	۳	۸	۹	۱	۵	۶	۲	۷				۷	۵	۱	۴	۸	۹	۲	۳	۶
۸	۶	۴	۳	۷	۲	۹	۱	۵	۴	۶	۸	۳	۷	۲	۸	۹	۵	۶	۴	۱
۵	۷	۳	۸	۹	۱	۲	۴	۶	۷	۳	۱	۵	۸	۹	۶	۱	۴	۳	۲	۷
۱	۲	۹	۴	۵	۶	۷	۸	۳	۲	۵	۹	۱	۴	۶	۷	۳	۲	۵	۸	۹
						۸	۳	۷	۱	۲	۶	۹	۵	۴						
						۶	۲	۴	۳	۹	۵	۷	۱	۸						
						۵	۹	۱	۸	۷	۴	۲	۶	۳						
۶	۳	۸	۲	۷	۱	۴	۵	۹	۶	۱	۳	۸	۲	۷	۳	۹	۱	۴	۵	۶
۹	۱	۲	۴	۵	۶	۳	۷	۸	۵	۴	۲	۶	۹	۱	۴	۵	۷	۸	۲	۳
۴	۷	۵	۹	۳	۸	۱	۶	۲	۹	۸	۷	۴	۳	۵	۸	۲	۶	۱	۹	۷
۷	۸	۱	۶	۴	۹	۵	۲	۳				۳	۸	۹	۱	۷	۲	۵	۶	۴
۲	۹	۳	۵	۱	۷	۸	۴	۶				۵	۱	۲	۹	۶	۴	۳	۷	۸
۵	۶	۴	۳	۸	۲	۷	۹	۱				۷	۶	۴	۵	۳	۸	۵	۱	۹
۱	۵	۶	۸	۲	۴	۹	۳	۷				۹	۷	۸	۲	۱	۳	۶	۴	۵
۳	۲	۷	۱	۹	۵	۶	۸	۴				۱	۴	۶	۷	۸	۵	۹	۳	۲
۸	۴	۹	۷	۶	۳	۲	۱	۵				۲	۵	۳	۶	۴	۹	۷	۸	۱

سودوکو ۴۵۲۵

برای حل جدول اعداد باید در هر مربع کوچک‌تر ۳ در ۳ هیچ عدد تکراری وجود نداشته باشد.
همچنین هیچ عددی در یک سطر یا ستون مربع بزرگ ۹ در ۹ تکرار نشده باشد.

	۷		۳		۱		۵						۲		۶		۹		۴	
۱	۵			۶			۳	۷				۷	۹			۱			۵	۲
۳				۷				۸				۳				۵				۴
	۸		۱		۶		۴						۱		۳		۲		۷	
۶				۹				۳				۴				۸				۹
										۱										
۹	۱			۲					۲		۳					۷			۶	۵
	۲		۹		۸					۴					۵		۴		۸	
							۴						۱							
						۱		۷				۵		۸						
							۹						۶							
	۶		۳		۸					۳					۹		۱		۲	
۹	۵			۲					۶		۵					۳			۷	۶
										۹										
۸				۶				۷				۴				۹				۳
	۳		۷		۲		۴						۷		۱		۵		۴	
۱				۳				۶				۸				۷				۲
۵	۴			۱			۹	۸				۱	۶			۸			۹	۵
	۸		۹		۳		۱						۴		۶		۲		۳	