

گزارش خبری

شمارش معکوس آبگیری سد سیمره بعد از ۱۸سال تخریب آثار تاریخی

■ **ایلام** - مهر: در حالی که شمارش معکوس برای آبگیری سد سیمره بعد از ۱۸ سال آغاز شده، آبگیری این سد ابهامات متعددی را همراه دارد که یکی از مهم‌ترین آنها تخریب آثار تاریخی در پشت سد و بیکاری افراد بومی شاغل در سد است. به گزارش خبر نگار مهر در ایلام، سد سیمره به عنوان بزرگ‌ترین پروژه سدسازی در استان ایلام و یکی از مهم‌ترین پرووه‌های اشتغال‌زایی در این استان است. رودخانه سیمره سر شاخه اصلی رود کر خه است که طرح سد ونیروگاه سیمیره روی این رودخانه در حد فاصل استان‌های ایلام و لرستان و در ۴۰ کیلومتری شمال غربی شهرستان در شهر در حال اجراست. این سد از نوع بتنی دوقوسی با ارتفاع ۱۸۰ متر از پی، طول تاج ۲۰۲ متر و عرض تاج شش متر است که دریاچه‌ای به طول ۳۸ کیلومتر و وسعت ۷۰۰۰ هکتار و حجم ۲۲۱/۱میلیارد مترمکعب ایجاد خواهد کرد. سد بتنی دوقوسی سیمره پس از احداث علاوه بر ذخیره ۲۲۰۰ میلیون مترمکعب آب می‌تواند سالانه ۸۵۰میلیون کیلووات ساعت برق تولید کند. سد ونیروگاه سیمره علاوه بر اینکه یک طرح ملی ویژه برقایی محسوب می‌شود، در توسعه و پیشرفت استان‌های هم‌جوار نیز نقش بسزایی خواهد داشت. سد سیمره یکی از پروژه‌هایی است که احداث آن از ۱۸سال پیش آغاز شده و بعداز بارها وعده برای آبگیری، مسوولان آخرین وعده آبگیری را اوایل امسال عنوان کردند: آبگیری‌ای که پرباهام است و علاوه بر سود برای بخش‌های مختلف کشور و استان عواقبی را نیز همراه دارد. اهداف احداث سد یادشده در منطقه آنقدر ارزنده است که نمی‌توان از مزایای آن چشم پوشید که از جمله می‌توان به توسعه بخش کشاورزی، تامین آب، ساماندهی آب‌های روان و حتی گردشگری اشاره کرد اما مسوولان میراث فرهنگی مانند بسیاری از اوقات در زمینه شناسایی آثار تاریخی منطقه و حفظ آنچه تاکنون شناخته شده، کم‌کاری کردند تا جایی که با آبگیری سد سیمره که نیاز اساسی منطقه است صدها هزاران اثر ارزشمند تاریخی که برخی از آنها حتی فرصت شناخته شدن نیافته‌اند به اضماعاب آب خواهند رفت. اولسین عواقب آبگیری سد این است که صدها اثر تاریخی شناخته‌شده و ناشناس را با خود زیر آب می‌برد. کارشناس مسایل تاریخی ویاستانی در این خصوص گفت: آثار تاریخی متعدد و اشیای تاریخی در پشت سد سیمره وجود دارد که با آبگیری سد، همه این آثار از بین می‌روند. طبق گفته مسوولان، آبگیری سد سیمره به زودی انجام می‌شود و باید شاهد خداحافظی با این همه آثار تاریخی بود، خداحافظی تلخی که می‌شد با تدبیر ۱۸ساله مسوولان آنقدر تلخ نباشد. اکبری بیان داشت: وسعت محوطه باستانی سیمره آن‌قدر زیاد است که هنوز شاید بسیاری از آثار تاریخی پشت سد شناسایی نشده‌باشد.

وی اظهار داشت: تاکنون ۱۰۰ محوطه متعلق به دوره‌های مختلف پیش از تاریخ مثل مفرغ، نوسنگی، مس و سنگ تادوره تاریخی اسکانی، ساسانی و دوره اسلامی در پشت سد قرار دارد. یک استاد باستان شناسی نیز چندی پیش در گفت‌وگو با مهر اعلام کرده بوده حتی اگر همه پروژه نجات‌بخشی آثار تاریخی منطقه اجرا شود، تنها ۱۰ درصد آثار تاریخی نجات می‌یابند. کامیار عبدی اظهار داشت: متأسفانه برای کمک به آثار تاریخی و میراث فرهنگی همیشه در دقیقه ۹۰ کارها انجام می‌شود و در مورد آثار تاریخی حوزه آبگیر سد سیمره هم ماجرا به همین شکل بوده است. وی تاکید کرد: اگر از ابتدای طرح برای نجات‌بخشی آثار تاریخی فکری اساسی می‌شد، قطعاً آثار این بخش نجات می‌یافتند. مدیر طرح سد ونیروگاه سیمره در نشست خبری گفت: با انعام مطالعات باستان شناسی مسوز آبگیری هر مرحله‌ای سد سیمره از نسوی سازمان میراث فرهنگی صادر شده است. محمد رهبری گفت: همچنین مدت زمان آبگیری سد سیمره حداقل در شرایط معمول دو سال به طول می‌انجامد. در ادامه این نشست، محمود میراسکندری، رییس پژوهشکده باستان‌شناسی سازمان میراث فرهنگی نیز که به تازگی به این سمت منصوب شده است، گفت: همکاری میان پژوهشکده و آب ونیرو در سال ۸۵ آغاز شد که اولین قدم در این باره بررسی آثار این منطقه بود که توسط همکاران ما صورت گرفت و ۱۵۰ محوطه تاریخی در حوزه سد سیمره شناسایی شد. وی بیان داشت: در سال ۸۷ دیگر همکاران ما سه محوطه را گمانه‌زنی کردند که هر سه محوطه در حوضه آبگیری دریاچه سد بود و گزارش نهایی آن در همایش اواخر ماه آینده ارایه می‌شود.

یک نکته مهم تر برای مردم استان ایلام!

سد سیمره به عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های اشتغال‌زایی در شهرستان دره شهر از توابع استان ایلام در حال اجراست هر چند بسیاری از نیروهای متخصص سد غیر بومی بودند ولی با آبگیری این سد بیش از هزاران نفر به دلیل عدم وجود طرح‌های اشتغال‌زایی در شهرستان دره‌شهر و بخش بدره بیکار می‌شوند و بیکاری در ایلام به اوج خود می‌رسد. در حال حاضر طرح اشتغال‌زایی بزرگ در روستاها و بخش بدره وجود ندارد و مشکل بزرگ استان ایلام یعنی بیکاری دوباره گر بیانتگر مردم بخش بدره می‌شود. به هر حال این سد در مرحله آبگیری قرار گرفته است و باید آبگیری شود ولی نباید از کارهای غیر کارشناسی شده به خصوص در بخش آثار تاریخی پشت سد غافل شد.

«آزادراه دریایی از آستارا تا گرگان و در هزار کیلومتر به زودی ساخته خواهد شد.» چنین خبری به خودی خود از چند ویژگی از جمله عنصر شگفتی بر خوردار است. مهندس روح الله قهرمانی چابک، استاندار وقت گیلان که اسفند ماه سال گذشته جای خود را به سعادت‌نی داد زمانی چنین خبر شگفت‌انگیزی را مطرح کرد که تنها چند ماه از بهر برداری نصفه و نیمه‌ای از آزادراه قزوین- رشت می‌گذشت. آزادراهی ۱۲۷ کیلومتری که ۹ سال ساخت‌اش به طول انجامید و بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه روی دست مجریان گذشت. گویا صرفه جویی ۴۵ دقیقه‌ای در وقت مسافران و کاهش طول مسیر ۱۰ کیلومتری به مذاق مدیران امر خوش آمد که با وجود تعیین تکلیف نشدن ۱۱ کیلومتر باقی‌مانده این آزادراه، خبر ساخت پروژه عظیم دیگر ی رسانه‌ای شد.

داستان آزادراه

داستان آزاد راه به سال ۱۳۸۷ بر می‌گردد. وقتی مهرماه این سال، محمود احمدی‌نژاد برای دومین بار در طول دوره ریاست جمهوری‌اش وارد گیلان شد، یکی از مصوبات این سفر ایجاد آزادراهی به طول تقریبی هزار کیلومتر روی دریای خزر بود. تا قبل از آنکه رییس‌جمهور برای بار سوم یعنی سال ۱۳۸۹ در استان گیلان حضور پیدا کند خبرهای زیادی در مورد آن منتشر نشد. تنها گاهی اوقات مدیران استان هنگام رایه گزارش عملکرد و رایاه دورنمای روشن و امیدوار کننده از وضعیت استان گیلان اشاراتی به آن می‌کردند.

بی‌اطلاعی سازمان محیط زیست

زمرستان گذشته اما خبرها حاکی از انتشار آگهی‌های تبلیغاتی طرح و پذیرنویسی آن بود. هر چند که خبرهای بعدی نشان داد سازمان محیط زیست اطلاع چندانی از این طرح بزرگ و به نوعی رویایی ندارد. این سازمان تنها هنگامی به اظهارات نه چندان روشن در مورد آزادراه دریایی شمال ایران اکتفا کرد که چند خبرنگار در مورد انجام یا عدم انجام مطالعات زیست‌محیطی در مورد آن پرسیدند. اینکه چگونه نهادی به گستر دگی سازمان حفاظت محیط زیست، از اجرای شدن مقدمات طرحی ملی و نه استانی بی خبر است البته جای سوال و انتقاد فراوان در محیط زیست محیطی و تایید دفتر ارزیابی‌های آزادراه، راه‌آهن رشت – ساری نیز احداث خواهد شد. اظهار نظرهای رسمی که در چند خبرگزاری و نشریه به دفعات بازنشر شده مربوط به مدیر کل اکویولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط زیست است که با فرض صحت ساخت این آزادراه گفته است ساخت چنین آزادراهی نیازمند چند صد پل و ستون در دریا است که طبیعتاً باعث آسیب‌های زیادی به محیط زیست می‌شود. گفته‌های رییس سازمان حفاظت محیط زیست، محمود جواد محمدی‌زاده که اعلام کرده از آنجا که هیچ طرح مطالعاتی در ارتباط با ساخت آزاد راه و همچنین راه‌آهن گیلان – گلستان به این سازمان ارایه نشده است، نمی‌توان در تایید یاد‌آرد اجرای پروژه اظهار نظر کرد و نمی‌توان بر اساس تنها یک آگهی تبلیغاتی که در متن‌اش بر استفاده از ظرفیت دریای خزر برای ایجاد آزاد راه و خط آهن سریع‌السیر تاکید شد، قضاوت کرد.

نمی‌توان دریا را پر از پایه کرد

دکتر نبوی، معاون محیط زیست دریایی سازمان محیط زیست کشور نیز با تاکید بر اینکه فعل‌انمی‌توانم چیز زیادی بگویم و گزارش ارزیابی باید به دستم برسد، می‌گوید: من اعتقاد دارم در چنین پروژه‌هایی حتماً باید کارشناس فنی سازه‌های دریایی حضور داشته باشد تا سازه‌های مورد استفاده همچون با محیط زیست دریایی باشند. وی ادامه می‌دهد: در خیلی از کشورهای پیشرفته در انجام چنین پروژه‌هایی از سازه‌های همچون با محیط زیست استفاده می‌شود، به‌جرا ما استفاده کنیم؟ و در بازن چند مثال از جمله فرودگاهی که ژاپن روی دریای

احداث کرده است، استفاده از فناوری‌های روز و همچوان با دریا را مهم می‌خواند و می‌گوید: بحث توسعه چیزی نیست که آن را نفی کنند. توسعه باید اتفاق بیفتد منتها با توجه به موقعیت محیط زیست خودمان و بهره‌گیری از مواد و سازه‌هایی که همچوان با محیط زیست باشند و توسعه پایدار یعنی همین. بنابر این باید بدون اینکه به محیط زیست آسیبی برسانیم از منابع و ذخایری که داریم استفاده کنیم. تا نسل کنونی و نسل آینده‌از امکانات بیشتری برخوردار شوند. دکتر نبوی با تاکید بر اینکه نمی‌توان برای انجام پروژه‌های عمرانی مرتبط با دریا، دریا را پر از پایه کرد، اضافه می‌کند: سازه‌های همچوان یعنی سازه‌هایی که سازگار با محیط طبیعی دریا (محیط زیست) هستند و اخلاقی در بستر دریا ایجاد نمی‌کنند. البته رییس سازمان حفاظت محیط زیست تاکید می‌کند که ساخت پروژه‌هایی چنین عظیم، مستلزم انجام مطالعات زیست‌محیطی و تایید دفتر ارزیابی‌های سازمان حفاظت محیط زیست است. نظر کلی رییس سازمان محیط زیست‌اما بر این اصل استوار است که اگر طرح مشکلی نداشته باشد و در مورد پایه‌های پل‌های

احتمالی راهکارهای مناسبی

پیشنهاد شود طبیعتاً محیط زیست مخالفتی بان نخواهد کرد.

اجرای پروژه به صورت قطعه قطعه

اما مدیر عامل شرکت ساخت وزارت راه و ترابری یکی از عوامل اصلی احداث این پروژه را که در برگزیده سواحل دریای خزر در سه استان گیلان، مازندران و گلستان است. حجم بالای ترافیک کنونی و ساخت آزادراه قزوین- رشت و

پس از آن افزایش تردد به دلیل شش باندۀ شدن جاده هراز، تکمیل آزادراه تهران – شمال و بهسازی محور چالوس اعلام کرده که پالستگوی تمداد بالای مسافران و خودروها نخواهد بود. همین مقام در مورد ترافیک احداث این آزاد راه می‌افزاید: در حال حاضر بر ای ما شخصی است که به طور متوسط ساخت هر کیلومتر از این آزادراه چه میزان هزینه در بر دارد اما به دنبال آن هستیم که این پروژه را به صورت قطعه‌قطعه اجرا کنیم. بدین ترتیب که مسیر آزاد راه به قطعات مختلف تقسیم شده و توسط بخش‌های مختلف ساخته می‌شود.

دریا محیط زیست نیست؟

سرزمین

چالش تازه دوستداران محیط زیست

از رویا تا واقعیت آزادراه دریایی آستارا تا گرگان

فاطمه صابری / گیلان



نکته جالب در مورد این آزادراه به تاکیدات استاندار سابق گیلان برمی‌گردد که اعلام کرد: آزادراه دریایی برای حفظ محیط زیست و جلوگیری از تخریب جنگل‌ها و عرصه‌های طبیعی ارزشمند استان‌های شمالی و به‌واسطه محدودیت زمین از فاصله ۱۵۰ متری ساحلی دریای خزر می‌گذرد. به فاصله چند روز بعد از گفته‌های قهرمانی، سید علی اکبر طاهایی، استاندار دیگر منطقه دریایی شمال ایران (مازندران) هم گفت: این طرح تا مازندران امتداد دارد. مازندرانی‌ها که همواره دارای قربانی ناخوشسته با گیلانی‌ها هستند این طرح را در دستور کار دولت اعلام کرده و تاکید کردند که با ایجاد این پروژه در خطه مازندران، هندسه متغیر یافته سواحل مازندران، تصحیح می‌شود. البته طبق همین برنامه‌ها، قرار است راهی دیگر حلقه ارتباطی گیلان و مازندران را بیشتر کند. راهی که با همی‌ی ارتباط با دریای خزر نیست: راه‌آهن رشت به ساری که طبق وعده قرار است از لاین وسط آزاد راه دریایی بگذرد.

توسعه از آن دیگران؟

چه چیز این خبر شگفت‌انگیز است؟ آیا دریا فقط در شمال ایران وجود دارد؟ آیا در کشورهای مختلف روی دریا پل‌های عظیم و راه‌آهن متعدد ساخته نشده است؟ تاکنون چند بار با شنیدن اخبار مختلف پیرامون سازه‌های دریایی شگفت‌زده شده‌ایم؟ پس چرا شنیدن چنین اخباری در این قسمت از کره خاکی نگران‌مان می‌کند و بر سمت دیگر دنیا تحسین‌مان را بر می‌انگیزد؟

باید به جغرافیای گیلان و واقع شمال ایران نگاهی دوباره بیندازیم. منطقه‌ای سرسبز و با وضعیت اقلیمی استثنایی. جنگل‌هایی که گویی وضعیت مشابه برخی از افراد را پیدا کرده‌اند که با افزایش سن با ریزش موی سر مواجه می‌شوند. یعنی در طول سال‌های گذشته مانند کاهش تارهای موز حجم جنگل‌های شمال کاسته شده است. رودخانه‌هایی که از فرط آلودگی وضعیت‌شان از مرز هشدار عبور کرده و حتی جلبک‌ها هم امکان نفس کشیدن در آن را ندارند. تالاب‌هایی که با اثر بی‌مبالایی و ریختن فاضلاب‌های مختلف خانگی و صنعتی تبدیل به تفت فاضلاب شده و...

البته هیچ کدام از موارد برشمرده نتیجه بی‌توجهی

دولت فعلی نیست و نتیجه سال‌ها اهمال شهروندان و نهادهای مختلف است. به همین دلیل حتی اعلام تصویب طرح‌های تحسین‌برانگیز ابتدا با نگرانی‌های مختلف همراه می‌شود.

تصمیم دولت و چندان‌واگر

تا اینجا ی کار فقط می‌توان هشدار داد و به وعده‌های زیبای مدیران امر مانند رونق گردشگری، اقتصاد و ایجاد اشتغال در استان‌های شمالی بسنده کرد. چون از فحوائ کلام نماینده‌های عالی دولت در استان‌ها این گونه بر می‌آید که دولت مصمم است این طرح ملی را هرچه زودتر از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اجرایی کند. این تاکیدات وقتی امید به اجرایی شدن این طرح بی‌تأثیر را به نوعی حتی نشان می‌دهد که از توجه ویژه دولت به ساخت و توسعه راه‌آهی ارتباطی و مواصلاتی ی‌باد می‌شود و بهره‌برداری از آزاد راه رشت – قزوین تلاش برای سرعت بخشیدن به ساخت راه‌آهن قزوین به رشت – بندر انزلی – آستارا، ساخت چندین پل، توسعه راه‌اها و نهضت آسفال‌ت راه‌های روستایی در این ردیف قرار می‌گیرد. مخصوصاً آنکه جلوگیری از پیشگیری آب دریا یا ایجاد این آزاد راه دریایی هم مد نظر است. البته، دامنه این طرح رویایی فقط مربوط به آزادراه نیست. چون ظاهر احداث استخرهای پرورش ماهی با پمپاژ آب دریا، هتل‌های دریایی و غیره هم مدنظر است.

از ایران تا کشورهای عربی

با وجود آنکه گسترش راه‌های مواصلاتی و توسعه استان‌ها کاملاً توجه‌پذیر است اما نگرانی‌های اصلی در مورد این طرح به دغدغه‌های زیست‌محیطی برمی‌گردد و اینکه آیا با توجه به تحمیل هزینه‌های گزاف این قبیل طرح‌ها ارزش اجرایی دارد؟ مثلاً در صورت اجرایی شدن تا چه حد امکان برطرف کردن نیازهای شهروندان را حداقل تا یک‌ی دوده بعد دارد؟ چون ایران مانند بعضی از کشورهای ثروتمند حاشیه خلیج فارس و برخی ممالک توسعه یافته نیست که برای جلب توجه گردشگران یا حتی رفع مشکلات شهروندان هر طرحی را با هزینه‌های کلان اجرایی کند. به همین دلیل مانند بسیاری از نقاط دنیا و حتی کشور گاه باید در مورد گسترش راه‌های مواصلاتی که تا پیش از این مورد استفاده قرار داشتند فکر شود. راه‌آهی که باید در نگاه اول امکان تعریف‌شان وجود نداشته باشد.

چون واحدهای مسکونی و تجاری متعدد با زمین‌های کشاورزی در جوارش قرار دارد و غیره اما داستان یک حساب سرانگشتی ساده است. هزینه - فایده.

یا می‌توان مانند بسیاری از نقاط از کشتی‌های مجهز که هم قابلیت تفریح داشته باشند و هم حمل و نقل مسافر استفاده کرد.

تخریب ساحل؟

به طور مثال وقتی فعالان محیط زیست معتقدند با توجه به سابقه و روشی که در ایران برای اجرای پروژه‌هایی که به محیط زیست مربوط می‌شود مانند عبور پل و جاده از کنار تالاب و جنگل می‌توان بدبینانه گفت که در صورت اجرای این پروژه هزینه‌هایی از سواحل دریای خزر در کشور از گیلان تا گلستان تخریب می‌شود. دلایل مختلفی را می‌توان ذکر کرد از جمله بالاتر بودن درجه حرارت آب در قسمت‌های کم عمق ساحل که جانوران مختلفی این منطقه را برای زندگی خود انتخاب می‌کنند و همچنین است از بین رفتن یا ناز یا شدن ساحل دریا؛ چینی که بسیاری از شهروندان برای دیدنش مسافت‌های طولانی را طی می‌کنند تا دمی در آن بیاسایند. وقتی گفته می‌شود که یک هکتار تالاب ۱۰ برابر یک هکتار از مزعه زعفران برای انسان‌ها فایده دارد و با از بین رفتن بخش کوچکی از دریا، ذخایر عظیمی در خطر نابودی قرار می‌گیرد؛ در صورت اجرای این پروژه هزینه‌های جانب را ستجید.

بهای گاز مشترکان پر مصرف تقسیط می‌شود

مدیرعامل شرکت گاز گلستان یادآور شد: آن دسته از مشترکان که بتوان پرداخت مبلغ قبض‌های صادر شده را ندارند، می‌توانند با مراجعه به ادارات گاز نسبت به تقسیط بهای گازشان اقدام کنند. سگندونی عنوان کرد: قبض‌های گاز مشترکان پر مصرف در دو تا سه قسط تقسیط می‌شود. مدیرعامل شرکت گاز گلستان، حق اشتراک تعویض کنتور را بین ۳۸۰ تا ۴۲۰ هزار ریال اعلام کرد و گفت: برای تعویض کنتور در مرکز استان تا متراژ ۱۲۰ متر مربع، ۷۶۸ هزار ریال و در شهرها و روستاهای استان نیز با زیر بنای ۱۵۰ متر مربع، ۷۶۰ هزار ریال و زیربنای ۲۵۰ متر مربع، یک میلیون و ۷۰۰ هزار ریال است. وی گفت: اگر ساکنان مجتمع‌ها برای تفکیک کنتور یکجا مراجعه کنند، متوسط مبلغی که باید به این شرکت پرداخت کنند، مابه‌تفاوت آن حدود ۴۰۰ هزار ریال است و کنتور قبلی‌شان با نرخ جدید خریداری و کنتور جدید نیز به نرخ روز واگذار می‌شود. وی گفت: توجه به اطلاع رسانی‌های مستمری که به جهت مصرف بهینه گاز طبیعی و رعایت الگوی مصرف از طریق رسانه‌ها و مطبوعات انجام می‌گیرد از هم استانی‌های عزیز تقاضا داریم در زمینه صرفه جویی در مصرف گاز دقت نموده تا بتوانیم این سرمایه ملی را برای نسل‌های آینده حفظ کرده و گازرسانی در استان را توسعه دهیم و شاهد رشد و شکوفایی میهن باشیم. تاکنون یک میلیون و ۴۰۰ هزار نفر از جمعیت استان از نعمت گاز بهره‌مند شدند.

خبر

سطح آب‌های زیرزمینی فارس تغییر نکرده است
دشت‌ها همچنان آفت دارند
■ **مهر:** معاون حفاظت و بهره‌رداری سازمان آب منطقه‌ای استان فارس گفت: باوجود بارش‌های اخیر در این استان تغییرات محسوسی در سفره آب‌های زیرزمینی دیده نمی‌شود. علی‌نسیمی وضعیت سطح سفره آب‌های زیرزمینی استان فارس را نامناسب ارزیابی کرد و اظهار داشت: بر اساس آمار ایستگاه‌های مربوط به آب منطقه‌ای، میانگین بارندگی تا ۲۲۴ میلی‌متر است که این میزان نسبت به مدت مشابه سال گذشته شش درصد افزایش داشته است. وی افزود: این میزان بارندگی نسبت به میانگین بلند مدت ۱۸ درصد کاهش داشته است البته وضعیت آب‌های زیرزمینی به صورت ماهیانه ارزیابی می‌شود که با توجه به خشکسالی‌های استان فارس تغییرات محسوسی در آب‌های زیرزمینی ملاحظه نمی‌شود. معاون حفاظت و بهره‌رداری سازمان آب منطقه‌ای استان فارس تصریح کرد: آخرین پایش‌ها نشان می‌دهد دشت‌های استان فارس همچنان دارای آفت هستند، باوجود اینکه بارندگی‌های اخیر بی‌تأثیر نیست اما در حدی نیست که افت‌های ایجاد شده را جبران کند. نسیمی همچنین با اشاره به ممنوعیت برداشت آب در برخی از دشت‌های استان بیان کرد: توسعه و بهره‌رداری برای مصارف کشاورزی در این دشت‌ها ممنوع است و با این روند ممنوعیت برداشت آب در این دشت‌ها کم‌اکان ادامه دارد البته اعلام ممنوعیت برداشت آب در دشت‌ها به طور معمول دو تا چهار سال است.

۶۰درصد حجم سدهای فارس خالی است
علی‌نسیمی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به وضعیت سدهای استان فارس نیز گفت: با توجه به اینکه در فصل پاییز در استان فارس بارندگی نداشتیم، وضعیت ذخیره آب در پشت سدهای استان مناسب نیست اما با این وجود نسبت به گذشته وضعیت بهتر است. معاون حفاظت و بهره‌رداری سازمان آب منطقه‌ای استان فارس افزود: در حال حاضر یک میلیارد متر مکعب حجم آب‌های ذخیره شده در پشت سدهای ملاصدرا، ایزدخواست، سیوند، سلمان فارسی و درودزن است که البته نسبت به گذشته مناسب‌تر است. وی ادامه داد: هنوز بخشی از ظرفیت آب در پشت سدهای استان خالی است البته در حال حاضر دغدغه آب شرب کمتر شده اما ۶۰درصد از حجم سدهای فارس خالی از آب است. نسیمی با اشاره به تامین آب کشاورزی نیز گفت: در این خصوص مشکلاتی وجود دارد که با کار گروه آب و کشاورزی مطرح شده زیرا تامین آب کشاورزی همچنان با مشکل مواجه است. وی گفت: هم اکنون آب از سدهای سلمان فارسی و درودزن برای کشاورزی در زبردست رهاسازی شده اما میزان کشت محصولات کمتر نشده و برای تامین آب کشاورزی با مشکل روبه‌رو خواهیم شد. به گفته وی آب ذخیره‌شده در پشت سدهای استان نیاز کامل کشاورزی به آب را برطرف نمی‌کند به همین دلیل مسوولان امر باید چاره جویی کنند.

خبر

اطلاعات ۱۶۰هزار تبعه خارجی به روز می‌شود

■ **شرق:** بیش از ۱۶۰ هزار تبعه خارجی در استان خراسان رضوی زندگی می‌کنند، اینک در طرح آمایش ۷. اطلاعات این خانواده‌ها به روز می‌شود و کارت شناسایی الکترونیک در اختیار آنها قرار می‌گیرد. به گزارش خبرنگار شرق در مشهد، محمد عجمی، مدیر کل امور اتباع و مهاجرین خارجی خراسان رضوی گفت: به زودی طرح آمایش ۷، ویژه مهاجران خارجی در خردادماه سال جاری اجرا می‌شود و در این طرح برای سهولت ارایه خدمات، کارت‌های اتباع خارجی استان، الکترونیکی خواهد شد. عجمی که در جمع خبرنگاران سخن می‌گفت، افزود: در پی اجرای طرح آمایش ۶ در سال ۸۹، اطلاعات خانوارهای مهاجران خارجی استان از طریق مراجعه حضوری، به روز شد. وی با اعلام اینکه سال گذشته برای ۱۵۰ هزار نفر مهاجر خارجی در استان، کارت آمایش صادر شده است، تصریح کرد: اتباع غیر ایرانی با دارا بودن این کارت از خدمات مختلفی در حوزه اجتماع و فرهنگی، برخوردار خواهند بود. عجمی با اشاره به حضور ۱۶۰ هزار نفر اتباع خارجی در استان افزود: ۹۰ درصد از این افراد در شهر مشهد، ساکن هستند.

