

در آستانه فرارسیدن فصل گرما در خوزستان **جنگل‌ها را از آتش نجات دهیم** یا تغییر کاربری؟

مجتبی گهستونی/ خوزستان

■ هنگامی که در این چهار گوشه عالم بخشی از منابع طبیعی به خصوص جنگل‌های کشورمان ایران با تلاطم‌هایی مواجه می‌شوند عنوان می‌شود که گرما و خشکسالی عمده علت وقوع این اتفاق‌ها بوده‌است. اگرچه آتش سوزی یکی از مهم‌ترین علت‌های از بین رفتن جنگل‌ها و مراتع محسوب می‌شود اما تغییر کاربری زمین‌ها، جاده‌سازی و بریدن درخت‌ها از دیگر موضوعات مهم در این مقوله است که تاکنون اتفاقاتی از این دست باعث شده تا بهترین عرصه‌های جنگلی استان خوزستان را به تلی از خاکستر تبدیل کند.
باین وجود تا زمانی که نتوانیم از طمع انسانی برای نابودی جنگل‌ها با هدف تصرف زمین، افزودن زمین‌ها به زمین‌های کشاورزی و زمین‌خواری جلوگیری کنیم، از بین رفتن منابع ملی پابرجا خواهد بود.

تعریض جاده کوهستانی از صیدون باغملک به بقعه شاهزاده عبدالله و همچنین عبور جاده از روستای ارزو و عبور آن از سروستان تاریخی باغملک تا این بقعه، ساخت جاده از مسیر جنگلی لالی به بابا روزهان، ساخت جاده از مسیر کوهستانی و جنگلی اندیکا و گذر آن از کناره دشت شیمیار تا بافت، آتش سوزی در جنگل‌های باغملک، آتش سوزی در جنگل‌های حفاظت شده پشت سد کرخه، برداشت بی رویه از بیشه عقیلی در گتوند، آتش سوزی در بلوط زارهای دهنز و دشت شیمیار اندیکا و... از دیگر علت‌های از بین رفتن بخش‌هایی از پوشش‌های جنگلی در خوزستان است. قرار گرفتن بخش عمده‌ای از رشته کوه‌های زاگرس در خوزستان باعث شده تااین استان به مهم‌ترین ذخیره گاه جنگلی در رختان بلوط ایران به شمار برود. این در حالی است که کمبود پایگاه‌های حفاظت از جنگل، اعتبارات مالی و نیروی انسانی باعث ایجاد خسارت‌های فراوان شده‌است.

از بین رفتن پوشش گیاهی و ارزش تجاری درختان، کاهش اکوتوریسم و آسیب به جنگل‌های جاذب گردشگر، آسیب به محیط زیست، از بین رفتن میکروارگانیسم‌های مفید خاک و تغییرات فیزیکی و شیمیایی خاک، فراهم شدن شرایط برای اشاعه آفات و امراض، به خطر افتادن حیات وحش و آلودگی هوا از مهم‌ترین تأثیرات منفی بر منابع طبیعی است.

در حالی که مساحت منابع طبیعی ایران معادل ۸۳/۴۸ درصد مساحت کشور است و جنگل‌های ایران نزدیک به ۶ درصد از مساحت کل کشور را تشکیل می‌دهند و در حال حاضر سهیم هر ایرانی از جنگل‌های کشور ۰/۱ هکتار است، اگر هر ایرانی احساس تعلق به جنگل‌ها داشته باشد وقوع حوادث ناگوار در جنگل‌ها با کاهش محسوسی مواجه خواهد شد.

استان خوزستان با بیش از ۶ میلیون هکتار وسعت حدود ۹۰۰ هزار هکتار از آن را جنگل‌های طبیعی، ۲/۵ میلیون هکتار را مراتع، ۹۰ هزار هکتار را جنگل‌های دست کاشت و هزار و ۲۷۵ هزار هکتار را بیابان‌ها تشکیل می‌دهد که طبق آمار ارایه شده از سوی مدیر کل منابع طبیعی خوزستان بیش از ۲۰۰ مورد آتش سوزی در جنگل‌های خوزستان طی پنج سال گذشته به دلیل خشکسالی و بارش‌های اندک رخ داده که بیش از ۴۰۰ میلیارد ریال خسارت در پی داشته‌است. علیرضا بابور، مدیر کل منابع طبیعی خوزستان به دغفات در خصوص چرایی حوادث پیش آمده در حوزه جنگل‌ها و مراتع خوزستان بیان کرده است: در طول سال به دفعات شاهد حوادث و اتفاق‌های طبیعی مانند سیل، آتش سوزی و خشکسالی است که علت آن نیز اقلیم خشک منطقه است. همچنین در حوزه پایین دست سد‌هاینا بر مشکل سیل مواجه هستیم که خسارات زیادی به اراضی کشاورزی این مناطق وارد می‌آورد. وضعیت استان خوزستان به گونه‌ای است که احتماقل وقوع آتش در جنگل‌ها و مراتع به ویژه در فصل تابستان به شدت افزایش می‌یابد و برای اطفاء حریق نیز با کمبود تجهیزات و امکانات مواجه هستیم. استان خوزستان با برخورداری از اقوام مختلف از متنوع‌ترین استان‌های کشور به لحاظ مردم‌شناسی محسوب می‌شود. استقرار طوایف گسترده‌لر و بختیاری، فارس و عرب و... باعث شده تا هر کدام از آنها در نوع نگهداری و حفاظت از اراضی ساکن در آن، از معیار مشترکی که در خصوص تقسیم و تعیین محدوده اراضی وجود دارد، تبعیت کنند. اسادر این خصوص برخی کشورآوران خوزستانی برای این بر بدن بقایای کشاورزی مزارع، اقدام به آتش زدن مزعه خود می‌کنند که این موضوع موجب آتش سوزی در جنگل‌ها و مراتع استان می‌شود، ضمن آنکه مواد مفید خاک نیز از این طریق نابود می‌شود.

شاید به همین علت است که طبق آمار اداره کل منابع طبیعی خوزستان، دو هزار و ۱۶۹ هکتار از اراضی و جنگل‌های خوزستان دچار حریق شده و بیش از ۲۰۰ مورد آتش سوزی طی پنج سال در جنگل‌ها و مراتع خوزستان ثبت می‌شود و خوزستان را در رتبه سوم قرار می‌دهد.

به واقع وقوع اتفاق‌های ناگوار ای همچون تغییر کاربری، جاده سازی، آتش سوزی، بریدن درخت‌ها و... در اراضی جنگلی خوزستان هنوز به مسئله مهمی در خود خوزستان تبدیل نشده‌است که از جمله دلایل این کم‌هویتی، به آشنایی نبودن عمده مردم خوزستان با ارزش جنگل‌ها به دلیل عدم حبس همجواری، کمبود و حتی غیرفعال بودن انجمن‌های غیردولتی در حوزه حفاظت از جنگل‌های خوزستان، عدم توجه و حساسیت کافی از سوی رسانه‌های استانی و ملی به جنگل‌های خوزستان، ناآشنایی بسیاری از مردم ساکن در کنار و درون جنگل‌ها باطایف حریق و... برمی‌گردد.

گفت‌وگو با دکتر کهرم، فعال محیط زیست در مورد آژادراه دریایی شمال

نسل ما و نسل آینده پایان آزادراه رانمی‌بینند

فاطمه صابری/ گیلان



شرق: با وجود گذشت چند سال از آغاز برنامه‌های توسعه در ایران و طبیعتا گیلان هنوز مباحث پیرامون چگونگی توسعه مناطق شمالی ایران بی‌چالش‌های مختلفی روبه‌رو می‌شود. یکی از طرح‌های بحث‌برانگیز احداث آزادراه دریایی شمال ایران است که البته به گفته استاندار گیلان برای حفظ محیط زیست و جلوگیری از تخریب جنگل‌ها این آزادراه از آستانرا تا گرگان احداث می‌شود. منتقدان می‌پرسند که مگر دریا جزئی از محیط زیست نیست. آقای دکتر نظر شما در مورد این طرح چیست؟

اول اینکه نباید از یاد ببریم سهم ما از دریای خزر تنها نهصد و اندی کیلومتر است. از این گذشته تمام پهنه‌های آبی این دریاچه یک طرف و سواحل آن هم یک طرف که اهمیتی بسیار زیاد دارد. به خاطر اینکه تا عمق شش متر ساحل دریا جزو کنوانسیون رامسر یعنی تالاب‌هاست که ما موظف به حفظ آن هستیم. همچنین به خاطر آنکه نور خورشید تا شش متر نفوذ می‌کند و درجه حرارت آب گرم می‌شود حیات در این قسمت ساحل بیش از دیگر نقاط دریاست. در نتیجه اگر آزادراهی که درصدد احداث آن هستند جزو نقاط ساحلی باشد، شخصی می‌شود که ما در صدد تخریب ۹۰۰ کیلومتر از اکوسیستم ساحلی هستیم از دریای خزر هستیم که در اختیار ماست. من نمی‌دانم چرا دولتمردان ما از اشتباه گذشته پند نمی‌گیرند.

الان چند سال از آغاز ساخت بزرگراه تهران - شمال می‌گذرد؟ گفته می‌شود که هزینه‌های این آزادراه در این سال‌ها هزار برابر شده است و با گذشت چند سال تنها پنج درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. چرا؟ چون مطالعه زیست‌محیطی به صورت جامع در مورد این طرح صورت نگرفته بود. محاسبه نشده بود که چه مقدار جنگل و مرع از بین می‌رود. یعنی روشن است که کاری که ۲۵ سال پیش شروع شده الان تبدیل به وبال آ آینندگان و انتقادی دایمی برای طراحانش شده است. یعنی آینده‌های ما نمی‌دانند که با این قبیل طرح‌ها چه کنند و با هزار برابر افزایش هزینه ادامه‌اش بدهند یا ندهند. آزادراه هم در زمره طرح‌های انتقال آب خزر به سمنان یا انتقال آب دریای خزر به دریاچه ارومیه قرار دارد یا کندن چاه برای احیای تالاب گاوخونی و... این موارد طرح‌هایی است که کلنگ اولیه‌اش با نشتن پست بولدوزر و عکس انداختن آغاز می‌شود؛ مثل بزرگراه شمال که آقای هاشمی‌فسنجانی پشت بولدوزر نشست اما

الان به یک وبال تبدیل شده است. این قبیل طرح‌ها مانند آن است که پدری برای بچه‌هایش میراث که بر جای نگذارد هیچ، بدهکاری هم بگذارد و طی چند نسل آنها را بدهکار کند. متأسفانه این آزادراه بدون هیچ گونه مطالعه‌ای طراحی شده و به طور قطع اجرای آن با مشکل بر خورد می‌کند. مثل اینکه یک خط کش را بگذاری و یک خط بکشی و بگویی خوب است. این طرح چقدر هزینه خواهد داشت؟ پایه‌هایی که باید در دریا زده شود، چقدر هزینه و زیان دارد؟ اگر مانند دریاچه ارومیه و بزرگراه شهید کلاترسی عمل کنیم، باید کوه را بکنیم که البته در شمال کوهی نیست و قرار است به داخل آب بروند. که تمام موجودات از کف آب تا

سطح آب را از بین خواهد برد.

اما آقای دکتر بالاخره شمال ایران هم به توسعه راه‌هایناز مند است.

بله. درست است. خب می‌توان اطراف جاده کناره را تعریض کرد که ارزان‌تر و سالم‌تر خواهد بود. اگر زمین‌های اطراف این جاده خریداری شود، خیلی ارزان‌تر خواهد شد و مقرون به صرفه است و از نظر زیست‌محیطی هم جاده‌ای است که بالاخره ایجاد شده است و می‌توان آن را تبدیل به اتوبان کرد تا امکان تحمل بار ترافیکی را داشته باشد. باور کنیم که این کار به توسعه پایدار نزدیک‌تر است.

ظاهرا آگهی تبلیغاتی و پذیره‌نویسی طرح منتشر شده است. تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد. این قبیل طرح‌ها و مصوبات بی‌توجه به اعتراض‌ها فعالان محیط زیست آغاز می‌شود و به نوعی سازمان محیط زیست و فعالان این حوزه در برابر کار انجام‌شده قرام می‌گیرند. فکر نمی‌کنید آزادراه مانند چند طرح دیگر که با انتقاد فعالان محیط‌زیست مواجه بوده، دیر بازود اجرایی می‌شود؟

من فکر نمی‌کنم. پیش‌بینی من این است که با توجه به هزینه بسیار بسیار بالا و با توجه به اینکه هیچ گونه مطالعات ارزیابی زیست‌محیطی انجام نگرفته این آزادراه هم مانند بزرگراه تهران - شمال کلنگ اولیه‌اش زده می‌شود. اما اجرای آن به سال‌های ۱۴۵۰ یا ۱۵۰۰ منتقل می‌شود! احتمالا نسل شما و نسل آینده پایان آن را نخواهد دید. من مثال زدم که این طرح هم مانند

همان بلندپروازی‌های بی‌اساس و مطالعه‌نشده مانند: انتقال آب دریای خزر، احیای کویر و منتقل کردن آب مازندران به خلیج فارس، سمنان و... است. چون در مورد این طرح‌ها مطالعه زیست‌محیطی صورت نگرفته است از نظر اقتصادی به هیچ عنوان مقرون به صرفه نخواهد بود و بالای است برای آیندگان. فارغ از اجرایی شدن یا نشدن این طرح گفته می‌شود که چندین کیلومتر از سواحل دریای خزر به انواع آلودگی‌ها دچار شده‌است و اصلا با کاهش قابل توجه ذخایر دریایی مواجه شده‌ایم و اخیرا برای جبران بخشی از این کمبود طرح ماهی در قفس به اجرا در آمده‌است و... با توجه به این اتفاقات دور نمای زیست‌محیطی در یای خزر را چگونه می‌بینید؟

وقتی در مورد مساله‌ای زیست‌محیطی با دکتر اسماعیل کهرم تماس گرفته می‌شود حتی اگر در همان لحظه قادر به پاسخگویی نباشد مانند یک دیده‌بان می‌برسد که چه اتفاقی برای محیط زیست افتاده است؟ وقتی ساخت آزادراه دریایی در شمال ایران با وی در میان گذاشته شد، نگران‌تر از آن بود که پاسخگو نباشد یا قرار گفت‌وگو را به وقتی دیگر موکول کند. وی که دارنده دکترای محیط زیست از انگلستان است، می‌گوید: نباید کاری کرد که آیندگان به جای درود بر ما لعنت بفرستند. گفت‌وگو با دکتر کهرم در مورد مشکلات احتمالی زیست‌محیطی آزادراه دریایی آستانرا – گرگان را بخوانید.

در این ارتباط می‌خواهم یک مثال بزنم. در خلیج فارس آمده‌اند جزایر نخیلی که مانند درخت نخل است را به نشانه ۷۲ ممت ایجاد کرده‌اند.

چقدر ما اعتراض کرده‌ایم و گفتیم که رژیم آبی خلیج فارس به‌هم می‌خورد و جریان آب متوقف می‌شود و این تمهید گردش آب را درگرو گن می‌کند و موجوداتی که در کف خلیج فارس وجود داشتند از بین می‌روند. ما به این قضیه اعتراض می‌کنیم بعد خودمان همان کار را انجام می‌دهیم. این دریا دارای یک رژیم سلامتی است که متأسفانه ما با دست بردن در ساحل آن را از بین خواهیم برد. گفتیم نظر اکولوژیکی حساس‌ترین قسمت دریای خزر که متعلق به ماست را تحت تأثیر قرار می‌دهیم. در قسمت بالای این دریاچه هم که با آلودگی نفتی روبه‌رو هستیم (مخصوصا در مازندران) سموم دفع آفات نباتی زیادی را وارد دریاچه می‌کنیم. آیا از خود پرسیده‌ایم که با بزرگ‌ترین دریاچه روی زمین چه کار می‌کنیم؟ مگر دریاچه ارال خشک نشد؟ مگر دریاچه ارومیه خشک نشد؟ سه پنجم آن خشک شده و دو پنجم‌اش باقی مانده است.

دریای خزر هم استثنا نیست و با این کار‌ها ابتدا مسموم و بعد خشک‌اش می‌کنیم.

تالاب انزلی را هم می‌توانیم اضافه کنیم که برای اولین مرحله احیای آن ۹۵ میلیارد تومان در یک پروسه پنج ساله اختصاص یافته است.

بله، این تالاب هنگام پیوستن به کنوانسیون رامسر ۲۱ هزار هکتار بود. الان چند هکتار است؟ این تالاب تا هشت هزار هکتار

هم تحلیل رفت. الان هم ۱۲- ۱۱ هزار هکتار است. چه به روز این تالاب آورده‌ایم؟ سیاه کشیم را خشک کردیم. می‌گویند زرجوب و گوهر رود که از رشت می‌گذرند از جمله آلوده‌ترین رودخانه‌های دنیااست. بنابراین ما نباید این موابر را لایتناهی تصور کنیم. اینها هم مانند دریاچه آرال خشک شدنی است. مثل تالاب هامون که ۲۵۰ هزار هکتارش خشک شد، از بین رفتنی است؛ مانند کوه دماوند که از بین رفتنی است. من گفته‌ام که با این حجم از معدن‌کاوی طی ۲۰۰ سال آینده از دماوند چیزی نمی‌ماند اما بعضی‌ها باور نمی‌کنند و می‌خندند. من می‌گویم که ضرب و تقسیم کنید؛ وقتی روزی ۵۰۰ کامیون از دماوند شش خا راج می‌شود. با این کار‌ها این داشته‌ها تا آخر دنیا باقی نخواهد ماند. ما بختگان را که چهارصد هزار هکتار بود،

خشک کردیم. از این گذشته در مورد بالا‌هایی که بر سر بزرگ‌ترین دریاچه جهان می‌آوریم ما تنها نیستیم.

بله. ۶-۵ کشور حق دارند.

درست است؛ آذربایجان است که اصطلاحا گندش را درآورده است و با بی‌توجهی در مورد استخراج نفت و گاز، پساب و زباله‌ها و فاضلاب یک شهر چهار میلیون نفری را مستقیم به این دریا می‌ریزد. بعد روسیه هم یکی دیگر از کشورهاست که نقش آقا بالاسر دارد. قزاقستان، ترکمنستان و ایران هم حضور دارند. رفتار این کشورها مانند فرو کردن چاقو در لاشه است. به نظر من این قبیل طرح‌ها علاوه بر نداشتن مطالعه، بلندپروازانه، بی‌دلیل و بی‌جهت است که فقط وبال آیندگان و موجب لعنت گذشتگان است.

اما آقای کهرم، بالاخره ما به توسعه نیاز داریم و در دنیا هم محیط زیست وجود دارد اما شاهد سازه‌های مختلف مثل ساختن پل‌های مختلف روی دریا ورود خانه و... چرا به نظر می‌آید که ساخت و ساز برای توسعه در این کشور‌ها به صورت مسالمت آمیز است اما در این سوی دنیا اتفاقات و برخورد‌هایی مانند کشور‌های حاشیه دریای خزر هستیم؟

دلیلش این است که مادرست کار نمی‌کنیم. ببینید اگر در دریاچه ارومیه آمده و آن گذرگاه یا جاده شهید کلاتری را پایه زده بودند و آن پل را روی پایه می‌ساختند، هیچ کس حرفی نداشت.

آنها این کار را می‌کنند پل‌های معلق و پایه‌های متعدد می‌زنند، ارتباط آب قطع نمی‌شود.

اما کاری که ما کردیم این بود که کوه را تراشیدیم ریختیم تو دریا، یعنی ارتباط آب قطع شد. حالا که این کار را کردند، می‌گویند: سوراخ‌هایی در بدنه این پل ایجاد می‌کنیم!! آمدی زیرابروی عروس خانم را برداری چشم را کور کرده‌ای. در حالی که از اول باید در مورد پایه‌ها طراحی می‌کردند در مورد آزادراه دریایی

هم می‌توان این کار را انجام داد اما به دلیل تجربه‌ای که وجود دارد، می‌توان پیش‌بینی کرد که به دلیل

هزینه‌های استثنی‌ی که دارد در ۶۰۰-۵۰۰ کیلومتر این کار صورت نمی‌گیرد.

پیش‌بینی‌ها ساخت ۷۰۰ کیلومتری است.

به نظر من با توجه به ابعاد کار طول این آزادراه بیشتر می‌شود. مشکل دیگری که از رهگذر احداث این پل به وجود می‌آید هر چه علی‌آباد، اسماعیل‌آباد و سایر آباد است، می‌خواهند از املاک پدری و شخصی‌شان به این جاده متصل شوند. یعنی زمین‌های زیادی در شمال از بین می‌رود. آنهایی که اعتقاد دارند به جنگل‌ها دست نمی‌خورند، اشتباه می‌کنند. چون ساکنان علی‌آباد می‌گویند که ما می‌خواهیم با یک دوربر گردان برویم استرازا و دیگر منطقه‌از کشیدن جاده‌ای به سمت گرگان پیشنهاد می‌دهد.

و برخی از نمایندگان مجلس که از این طرح‌ها زیاد می‌دهند...

بله. متأسفانه، بعضی از نمایندگان طرح‌های کارشناسی نشده زیادی می‌دهند در حالی که کاملا اشتباه می‌کنند و با نابودی محیط زیست نام نیکی از آنها بر جای نخواهد ماند.

خریداران تضمینی برگ سبز چای شرق: هیات دولت در حالی قیمت تضمینی برگ سبز چای را برای فصل زراعی ۹۰ اعلام کرده است که با حساسی سرانگشتی مشخص می‌شود افزایش قیمت اندکی برای خرید در نظر گرفته شده‌است. طبق اعلام قیمت تضمینی هر کیلو گرم برگ سبز چای درجه یک، شش هزار ریال و برگ سبز درجه دو، سه هزار ریال تعیین شده است. کشاورزان و فعالان صنعت چای نیک می‌دانند که قسمت اعظم برگ سبز برداشتی از سوی کشاورزان هنگام تحویل در کارخانه‌های چای یا شعبات خرید، درجه دو در نظر گرفته می‌شود. اگر قیمت‌های اعلام شده برگ سبز چای در سال گذشته را به یاد بیاوریم که درجه یک، ۵۴۰ تومان و برگ سبز درجه دو، ۲۹۰ تومان اعلام شده بود، درمی‌یابیم که اختلاف قیمت اولی تنها ۶۰ تومان و درجه دو ۱۰ تومان است. با یادآوری این نکته که بخش زیادی از برگ سبز برداشتی به لحاظ کیفی، درجه دو محسوب می‌شود به این نتیجه می‌رسیم که دولت تنها ۱۰۰ ریال به قیمت خرید تضمینی اضافه کرده است. اخبار منتشره دیگر همچنین حکایت از رابزنی با شورای اقتصاد برای افزایش قیمت خرید دارد. البته چایکاران به یاد دارند که سال گذشته و بعد از اعلام قیمت خرید تضمینی که با واکنش منفی فعالان این صنعت مواجه شد، استاندارد وقت گیلان اعلام کرد هفت درصد به رقم فعلی افزوده شده که هیچ‌گاه این اتفاق روی نداد. قیمت خرید تضمینی برگ سبز چای از سوی دولت معمولا هر سال با افزایش قیمت ۴۰-۳۰ تومانی همراه بود. اما امسال به دلیل اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها و افزایش قیمت بسیاری از کالاها و خدمات، چایکاران انتظار توجه بیشتری را از سوی شورای اقتصاد به ۶۰ هزار خانوار کشاورز در گیلان و مازندران داشتند. چون قابل پیش‌بینی است که هزینه برداشت هر کیلو چای اعم از بهزراعی، برداشت و حمل و نقل امسال بیش از سال گذشته خواهد بود. مخصوصا آنکه چند سالی است تعداد قابل توجهی از چایکاران با رها کردن باغ‌های چای خود عطای این کار را به لقایش بخشیده‌اند. رهاسازی و یا تغییر کاربری حداقل چهار هزار هکتار از باغ‌های چای، مورد تأیید متولیان امر در ایران است. یعنی از مجموع ۲۴ هزار هکتار باغ چای در گیلان و مازندران در حال حاضر حدود ۳۰ هزار هکتار فعال است که البته این فعالیت برای بسیاری از باغ‌ها تنها محدود به چین بهاره است. مشکل دیگری که باعث فرغ‌نخ تر شدن وضعیت چایکاران شده، عدم بهره‌وری وام در بانک‌ها هستند؛ یعنی اگر باغداری دارای نقدینگی برای آماده‌سازی باغ چای خود نبوده فقط منتظر شرایط جوی خواهد بود که این رویه باعث کاهش کیفیت و کمیت محصول برداشتی می‌شود. البته مسوولان سازمان چای از سال گذشته و به دفعات از دولت بانک مرکزی درخواست کرده بودند که با در نظر گرفتن شرایطی، زمینه استفاده از تسهیلات بهزراعی را برای چایکاران فراهم کنند که این اتفاق در آستانه فصل برداشت چای هنوز روی نداده است. با این حال هنوز ۲۴۰ هزار نفر در این دو استان برای امرار و معاش سالانه خود نیازمند استفاده از تسهیلات و البته تعیین قیمت متصفانه برای برگ سبز چای هستند. صنعتی که نقش زیادی در اشتغال‌زایی فصلی و دایمی هم ایفا می‌کند و ظرفیت این را دارد که دست‌کم ۵۰۰ هزار نفر را به کار مشغول کند. منتقدان می‌گویند باید توجه به جمیع شرایط و وضعیت نه‌چندان مطلوب کارخانه‌های چای‌سازی، قیمت متصفانه برای برگ سبز درجه یک، حدود ۱۰۰۰ تومان و درجه دو، ۸۰۰ تومان است.

افزایش ۱۴ درصدی کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای ایسنا: رئیس پلیس راه خوزستان گفت: در نوروز امسال تعداد تصادفات منجر به فوت در جاده‌های خوزستان در مقایسه با نوروز سال گذشته ۲۷ درصد کاهش داشت ولی متأسفانه تعداد کشته‌شدگان تصادفات ۱۴ درصد افزایش یافته است که وقوع حدود پنج تصادف گروهی از مهم‌ترین دلایل افزایش تعداد حادثه‌دیدگان تصادفات نوروزی است. سرهنگ مه‌ران کرانیان در جلسه شورای ترافیک خوزستان، اظهار کرد: اجرای طرح نوروزی مهم‌ترین وظیفه پلیس راه است و در نوروز امسال، این طرح به خوبی در جاده‌های استان اجرایی شد. وی با بیان اینکه در تعطیلات نوروزی دو دستگاه اتوبوس در جاده‌های خوزستان واژگون شده است، افزود: تعداد تصادفات منجر به جرح در بازه زمانی ۲۵ اسفندماه تا ۱۴ فروردین ماه نسبت به سال گذشته، ۲۲ فقره کاهش داشت و تعداد مجروحان حوادث جاده‌ای نیز ۲۱ درصد کاهش یافته است؛ همچنین در این بازه زمانی تعداد تصادفات منجر به جرح نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۶/۲۲ درصد کاهش یافته است. کرانیان تصریح کرد: در روزهای ابتدایی تعطیلات نوروز به دلیل وقوع سه تصادف اتوبوس در جاده‌های استان، احساس خطر کردیم و به همین دلیل اکیپ‌های انجام آرایش اعتبار از رانندگان را از اکیپ، به هشت عدد افزایش دادیم؛ ۹۲ مورد از آرایش‌های اعتبار انجام شده در روز، مثبت اعلام و گواهینامه‌های رانندگان متخلف در این زمینه، باطل شد؛ در نوروز امسال تعداد آرایش‌های اعتبار انجام شده ۲۲۵ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یافت و از یک هزار و ۲۵۹ زامیاش، ۱۹۸ مورد مثبت اعلام شد.