اتفاق عجیب در واحد بین‌الملل دانشگاه شیراز

مهدکودکی که خوابگاه دانشجویان دکترا شد

شماری از دانشجویان واحد بین‌الملل دانشگاه شیراز از تغییرکاربری مهدکودک دانشگاه شیراز به خوابگاه دانشجویی و نداشتن آسایش خاطر در این مجموعه ابراز نارضایتی کردند اما مسئولان این دانشگاه گفتند: مشکلات به تدریج در حال رفع شدن است.به گزارش ایرنا، «یک آیفون تصویری تنها حفاظ امنیتی ماست. نه نگهبان داریم و نه حس امنیت محیطی؛ به جُز درب ورودی ساختمان که تنها مسیر عبور و مرور دانشجویان است، حیاط و محوطه بیرونی آن نیز با چندین درب احاطه شده که تمامی‌این درب‌ها قفل هستند اما یک درب در حیاط برای رفت و آمد به مجتمع رفاهی دانشگاه که در مجاورت این ساختمان قرار دارد باز است که این دَر هم به سمت محوطه‌ای که دارای حصارهای آهنی کوتاهی است گشوده می‌شود؛ حصارهایی که افراد متفرقه و غریبه می‌توانند به راحتی از آنها عبور کنند و وارد خوابگاه شوند.»

این روایت یکی از دانشجویان پردیس بین‌الملل دانشگاه شیراز است که در تماس تلفنی با دفتر ایرنا در شیراز با نگرانی از وضعیت محل سکونتش در خوابگاهی که به تازگی در آن ساکن شده، سخن گفت؛ خوابگاهی که در ساختمان مهدکودک دانشگاه شیراز برای سکونت حدود ۵۰ نفر از دانشجویان دختر راه‌اندازی شده و هنوز هم آثار رنگ‌آمیزی و نقاشی‌های کودکانه بر کف‌پوش و دیوارهای آن نمایان است.اما ابراز نارضایتی از سکونت در این خوابگاه به این دانشجو ختم نشد؛ دانشجویان دیگری هم که در این خوابگاه سکونت دارند نیز در پیگیری خبرنگار ما از وضعیت نابسامان این خوابگاه گلایه کردند.

یکی از این دانشجویان که تمایلی نداشت نامی‌از وی برده شود به شرایط دشوار سکونت در برخی خوابگاه‌ها و افت تحصیلی هم‌خوابگاهی‌هایش در ماه‌های اخیر اشاره کرد و گفت: تا شهریورماه سال ۱۴۰۱ ساکن خوابگاه شریعت بودیم؛ اما مسئولان دانشگاه از دانشجویان واحد بین الملل تعهد گرفتند که این دانشجویان تنها تا شروع سال تحصیلی جدید امکان سکونت در این خوابگاه را دارند و تا پیش از مهرماه باید نسبت به تخلیه خوابگاه اقدام کنند. متأسفانه کادر اداری خوابگاه دختران با دانشجویان ساکن در این خوابگاه رفتار بسیار نامناسبی داشتند.

این دانشجو که در مقطع دکتری تحصیل می‌کند ادامه داد: این تصمیم در حالی گرفته شد که برخی از دانشجویان واحد بین‌الملل مجبور به پرداخت هزینه‌های بالای تحصیلی هستند و توانایی اجاره منزل در شیراز و خوابگاه‌های خودگردان ندارند؛ لذا مدیر پردیس بین‌الملل دانشگاه شیراز با در نظر گرفتن شرایط این دانشجویان طبقه بالای ساختمان پردیس واقع در قم آباد را برای استقرار آنها در نظر گرفت و با این تصمیم کلاس‌های درسی در این ساختمان به اتاق‌های خوابگاه تبدیل شدند.این دانشجو معتقد است که ساختمان قم‌آباد از تجهیزات و امکانات لازم برای تبدیل شدن به خوابگاه برخوردار نبود و نداشتن سالن مطالعه مناسب و سیستم گرمایشی باعث شد که دانشجویان را در دی ماه به ساختمان مهد کودک دانشگاه شیراز منتقل کنند اما در این مکان نیز با مشکلات بسیاری مواجه هستیم.

وی با بیان اینکه ساختمان مهدکودک دانشگاه شیراز غیر قابل سکونت است، گفت: راهروهای تنگ و تاریک، موش‌هایی که در راهرو روی لوله‌ها رژه می‌روند، نبود نگهبان، کمبود سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی در ابتدای اسکان دانشجویان در این خوابگاه، نداشتن سالن مطالعه مناسب، ایمن نبودن بخاری‌ها در اتاق‌ها و احتمال بروز مشکل گازگرفتگی و انجام کارهای تأسیساتی همزمان با حضور دانشجویان در این خوابگاه از مهمترین مشکلاتی است که هر روز با آنها دست و پنجه نرم می‌کنیم.

این دانشجو عنوان کرد: متأسفانه به دلیل نشتی گاز بخاری‌ها در این ساختمان و برای اینکه دچار گازگرفتگی نشویم مجبور هستیم در اتاق‌هایمان را باز بگذاریم و همین مسئله موجب شده دغدغه‌های جدی درباره حفاظت از وسایلمان داشته باشیم.وی به خبرنگار ایرنا همچنین گفت: بعد از یک ماه که از استقرار ما در این ساختمان می‌گذرد قرار است اتاق‌ها را رنگ آمیزی کنند. این در حالیست که این ساختمان بسیار قدیمی‌و غیر قابل سکونت است. او با اشاره به اینکه میزان شهریه خوابگاه در هر ماه ۹۰۰ هزارتومان است، افزود: از نظر من پرداخت ۹۰۰ هزارتومان برای هزینه خوابگاه در چنین شرایطی غیر منصفانه است. اگر مشکل خوابگاه رفع نشود برخی از دانشجویان که هزینه اجاره منزل را ندارند ممکن است از ادامه تحصیل انصراف بدهند.وی ادامه داد: از مسئولان خواهشمندم یا ما را به ساختمان دانشگاه شیراز که از لحاظ امنیتی در وضعیت بهتری است منتقل کنند یا مکانی را برایمان در نظر بگیرند که در شأن یک دانشجو باشد.

خبرنگار ایرنا برای پیگیری این موضوع با مسئولان دانشگاه تماس گرفت. پیام شجاعی مدیر پردیس بین‌الملل دانشگاه شیراز در این باره گفت: دانشجویان تا یک ماه پیش با مشکلاتی از جمله نبود سیستم‌های سرمایشی و گرمایشی در این مکان رو به رو بودند اما در حال حاضر این مشکل برطرف شده است.

در واقع خوابگاه قبلی که برای آنها در نظر گرفته بودیم نیز با مشکلات سرمایشی و گرمایشی مواجه بود و ما مجبور شدیم آنها را به این ساختمان منتقل کنیم و از همان ابتدا تمام تلاشمان را برای تجهیز آن به کار گرفتیم.

مدیر پردیس بین‌الملل دانشگاه شیراز ادامه داد: پس از انتقال دانشجویان به این مکان، برخی از آنها به دلیل شرایطی که این ساختمان داشت درخواست جابه‌جایی دادند.

لذا پیشنهاد دادیم که این دانشجویان در صورت تمایل به خوابگاه زند واقع در میدان امام حسین (ع) که زیر نظر امور دانشجویی دانشگاه شیراز قرار دارد و در آن زمان ۲۰ نفر ظرفیت داشت منتقل شوند اما دانشجویان پس از بازدید از خوابگاه زند ترجیح دادند در همین ساختمان بمانند.شجاعی اضافه کرد: دیوارهای این ساختمان نیاز به رنگ‌آمیزی دارد و به دلیل آغاز امتحانات پایان ترم و برای اینکه مزاحمتی برای دانشجویان در این مدت ایجاد نکنیم نتوانستیم دیوارها را رنگ‌آمیزی کنیم.

وی افزود: تا دو هفته دیگر که دانشجویان برای تعطیلات میان ترم به شهر خود باز می‌گردند این فرصت را داریم که مشکلات این مکان را حل و فصل کنیم؛ قطعا از نیمه‌های بهمن ماه،کار رنگ‌آمیزی را آغاز می‌کنیم و مشکل سیستم امنیت ساختمان را هم برطرف خواهیم کرد.مدیر پردیس بین‌الملل دانشگاه شیراز گفت: در حال حاضر عمده‌ترین مشکلات آنها برطرف شده و تدابیر لازم را برای عبور و مرور و حفظ امنیت این مکان اتخاذ شده است و جای نگرانی برای سکونت در این خوابگاه وجود ندارد.

خاطرات خوابگاه‌های دانشجویی برای همه دانشجویان فراموش نشدنی است و تا همیشه در ذهن آنها باقی می‌ماند؛ از شب‌بیداری برای امتحانات گرفته تا لحظات شاد و به یادماندنی در کنار هم‌اتاقی‌ها، از دشواری‌های دوری از خانواده تا بازی‌های دسته‌جمعی خوابگاه در زمان فراغت؛ همه و همه بخشی از خاطرات مهم و ماندگاری هستند که هیچ‌گاه به فراموشی سپرده نمی‌شوند اما در مواقعی کمبود تجهیزات و امکانات رفاهی، آسایش را از دانشجویان سلب و زندگی در کنار همسلان را برای آنها مشکل می‌کند و چالش‌های بسیاری را فراروی این قشر قرار می‌دهد به گونه‌ای که ممکن است بر روند درسی آنها نیز تأثیرات منفی بگذارد. لذا ضروری است که تمهیدات کافی برای فراهم کردن شرایط مطلوب برای دانشجویان ساکن در خوابگاه اندیشیده شود.

تبدیل شدن جنوب کرمان به قطب قاچاق سوخت

این روزها خبر قاچاق سوخت در جنوب استان‌های مانند کرمان و سیستان و بلوچستان بسیار داغ است و مشکلات فراوانی از جمله صف‌های طولانی در جایگاه‌های سوخت و تصادفات منجر به فوت زیادی در جاده‌ها را به وجود آورده است و به قول نماینده کرمان در شورای عالی استان هر خودروی سوخت در جاده‌ها با سرعت بالایی که دارند مانند یک بمب عمل می‌کنند که علاوه بر کشته شدن خودشان باعث جان باختن عده‌ای افراد بیگناه هم می‌شوند.به گزارش خبرنگار ایلنا، صف‌های عریض و طویل در جایگاه‌های سوخت، مردم جنوب استان کرمان را همانند مردم سیستان و بلوچستان با مشکلات فراوانی روبه رو کرده است که ساعت‌ها مجبورند برای دریافت بنزین از جایگاه‌های سوخت کلی معطل بمانند. از سویی برخی‌ها قاچاق سوخت و کارت‌های آزاد سوخت را علت اصلی این مشکلات می‌دانند.

یک فعال مدنی در این باره به خبرنگار ایلنا، گفت: صدور کارت سوخت متاسفانه زمانبر شده و حدودا ۶ ماهی طول می‌کشد تا به دست متقاضی برسد و برای افرادی که به هر دلیلی کارت سوخت ندارند در جیرفت ۲ جایگاه سوخت در نظر گرفته‌اند و افرادی که قاچاق سوخت می‌کنند از این موضوع سوء استفاده کرده و با طولانی کردن صف‌ها در بین این افراد اعلام می‌کنند که ما کارت سوخت نداریم و کارت‌های شان را ارائه نمی‌دهند.

مرضیه محمودی ادامه داد: افرادی که موقتا کارت سوخت ندارند برای مصرف داخل شهر اگر بخواهند بنزین بزنند باید بیش از ۳ ساعت در جایگاه‌های سوخت در صف بمانند. رسما دو تا جایگاه سوخت را به قاچاق برها اختصاص داده‌اند و مردم با مشکلات زیادی روبه رو شده‌اند.وی افزود: قاچاق سوخت در جنوب استان کرمان به شدت شبکه‌ای شده و افرادی از اصفهان، فارس، یزد و هرمزگان به جنوب استان کرمان می‌آیند و سوخت را قاچاق می‌کنند و حتی در بین این افراد خانم‌هایی هم هستند که به شبکه قاچاق سوخت ورود پیدا کرده‌اند. جنوب کرمان به قطب قاچاق سوخت تبدیل شده است چرا که هیچ نظارتی در این زمینه وجود ندارد. قبلا بومی‌ها قاچاق می‌کردند، آن هم تعدادی جوان برای تامین خورد و خوراک شان ولی در حال حاضر این کار به منبع درآمدی برای خیلی‌ها درآمده است.

محمودی گفت: این افراد سوخت را از جیرفت به فاصله ۳۰ کیلومتری این شهر به میثم آباد منتقل و تحویل افرادی می‌دهد که همانجا سوخت دریافتی را دپو می‌کنند و به اصطلاح خودشان به این منطقه پالایشگاه می‌گویند و بوی نفت، بنزین و گازوئیل در منطقه کاملا قابل استشمام است و سوخت برها در مخازن چند هزار لیتری، سوخت‌ها را به مناطق جنوبی سیستان و بلوچستان و به مرز این استان منتقل می‌کنند که این کارشان کاملا سازمان یافته است.

این فعال مدنی اضافه کرد: چند وقت پیش از جاده میثم آباد می‌گذشتم که بیش از ۵۰ خودروی سایپا با مخازن پر از سوخت در حال گذشتن بودند. آن هم با سرعت بسیار زیاد و برخی از آنها حتی مسلح بودند و هنگام عبورشان مجبور شدم خودرو خود را کنار جاده متوقف کنم که رد شوند چرا که ممکن بود با آن سرعت زیاد با خودرو ام تصادف کنند. این سوخت برها برای رد شدن از ایست بازرسی مسیر را دور می‌زنند و از جاده فرعی به منطقه میثم آباد می‌روند. از وقتی که طرح کدینگ کارت‌های سوخت را اجرا کردند باید بگویم این طرح ناموفق بود و رسما جنوب استان کرمان با سهمیه بندی شدن سوخت قاچاق سوخت را رونق دادند. متاسفانه مشکلی که حل نکردند هیچ تازه فاجعه‌ای را به بار آوردند.

نماینده کرمان در شورای عالی استان‌ها هم در این باره به ایلنا، گفت: سوخت از طریق شرکت نفت به اندازه نیاز مردم به جنوب استان صادر می‌شود و اما صف‌های طولانی سوخت در جنوب کرمان دلایل مختلفی دارد که یکی از از این دلایل می‌تواند تفاوت قیمت بنزین با مرز کشور همسایه باشد و در مرز، این قیمت بسیار افزایش می‌یابد که عده‌ای برای سود بردن سهمیه سوخت‌شان را به آنجا می‌برند و می‌فروشند.علیرضا عباس زاده بیان کرد: بر مبنای سهمیه‌ای که در جایگاه سوخت آزاد حساب می‌کنند، عده‌ای سوء استفاده می‌کنند و سوخت بیشتری برای خودروی شان می‌زنند. هر چند که در شهرهای جنوبی و شرقی استان دیگر سهمیه خاصی می‌دهند. یکی دیگر از عوامل صف‌های طولانی در این مناطق عدم شغل می‌تواند باشد و باید در برخی مناطق استان کرمان و سیستان و بلوچستان فرصت‌های شغلی از جمله کشاورزی شناسایی شوند که کمتر شاهد مشکلات این‌چنینی در بین استان‌ها باشیم. با توجه به شرایط موجود مردم به لحاظ اقتصادی ضعیف هستند و مشکلات زیادی دارند. هر چند بیشتر افرادی که قاچاق سوخت می‌کنند ممکن است برای جنوب و شرق استان نباشند و ممکن است از استان‌های همجوار به اینجا بیایند و بخواهند سوخت را به نحوی از اینجا به مرز منتقل کنند.

نماینده کرمان در شورای عالی استان‌ها ادامه داد: بیشترین پتانسیل‌هایی که در این مناطق برای ایجاد شغل وجود دارد کشاورزی است که البته باید در بحث کود شیمیایی مورد حمایت قرار بگیرد. همچنین با توجه به هزینه‌هایی که کشاورز می‌کند و محصولی که به دست می‌آید برایش نمی‌صرفد چرا که هزینه‌ها بالا است و متاسفانه کشاورزان با این چالش مواجه هستند. همه دولتمردان باید به این موضوع ورود و راهکاری برای بهتر شدن شرایط کشاورزان پیدا کنند.عباس زاده با اشاره به اینکه نمی‌خواهیم کسی را زیر سئوال ببریم، تصریح کرد: اما در بخش کشاورزی هنوز نتوانسته ایم آن جایگاه واقعی خودمان را پیدا کنیم که افراد بتوانند با درآمد مناسبی به این شغل ادامه دهند. با هزینه‌های زیادی که کشاورز می‌کند اما متاسفانه دلال سود می‌برد و محصول کشاورزی را از کشاورز ارزان خریداری و در بازار به قیمت گزاف به فروش می‌رسانند. باید برنامه ریزی شود و این محصولات از تولید به مصرف برسند و دستگاه‌های متولی هر محصولی را بر اساس نیاز کشور و صادرات نیاز سنجی کنند و با نظارت کاملی از تولید به مصرف برسانند. اگر این اتفاق بیفتد کاملا مشکل حل می‌شود. اما به طور مثال وقتی محصول پرتقال را از کشاورز به قیمت ۱۰۰۰ تومان می‌خرند و به قیمت ۲۰۰۰۰ تومان فروخته می‌فروشند خب معلوم است که این محصول درآمد پایداراری را برای کشاورز ایجاد نمی‌کند و کفاف زندگی اش را نمی‌دهدوی ادامه داد: هر چند دولت یارانه‌هایی هم برای مردم واریز می‌کند که به عنوان کمک خرج زندگی شان است اما باز هم از روی اجبار و فقر و نداری مجبورند از راه‌های دیگری کسب درآمد کنند که یکی از راه‌های درآمد در منطقه برای مردم قاچاق سوخت است که به هر نحوی شده سهمیه بنزین خودشان را می‌فروشند و همین باعث صف‌های عریض و طویلی در جایگاه‌های سوخت می‌شود.

بیشتر کامیون‌داران سهمیه گازوئیل‌شان را می‌فروشند چرا که برای شان به صرفه‌تر است و اگر بخواهی کالایی را جابه جا کنید به سختی کامیونی گیرتان می‌آید.عباس زاده عنوان کرد: کرمان استانی است که معادن بسیاری دارد. اما چقدر از این معادن که استخراج می‌شود برای این استان سودآور است؟ از نیروهای بومی‌استان در بخش معادن چقدر استفاده می‌شود؟ بیشتر افرادی که در معادن استان مشغول به کار هستند غیربومی‌اند. ابتدا استخراج هر معدن اعلام می‌کنند که از نیروی بومی‌بکار می‌گیرند اما بعدا به عنوان کارگر ساده و غیر فنی از آنها استفاده می‌شود که مطمئنا اگر از نیروهای متخصص بومی‌استفاده کنند، استان پیشرفت بهتری خواهد داشت چرا که بومی‌ها دلسوزانه تر کار خواهند کرد.

عضو شورای عالی استان‌ها ادامه داد: بیشتر خودروهای حامل سوخت در جاده حکم یک بمب را دارند که با هر تصادف فاجعه‌های غیر قابل جبرانی را بر جای می‌گذارند. خودروی سواری حامل سوخت با سرعت بالا در جاده‌های استان‌های کرمان و سیستان و بلوچستان که بیشترشان هم اتوبان نیستند در حرکت هستند منجر به تصادفات خطرناکی می‌شوند که علاوه بر سوختن خودروها و جان باختن خودشان حتی باعث مرگ عده‌ای بیگناه هم می‌شوند.

وی گفت: باید به وضعیت معیشتی مردم بیشتر توجه شود. هرچند دولت دارد تلاش خودش را می‌کند اما یک جای کار ایراد دارد که هنوز نتوانسته‌ایم وضعیت معیشتی مناسبی را برای مردم فراهم کنیم. با افزایش روزانه تورم در این مناطق که بیشتر مردم که یا کشاورز و یا کارگر هستند وضعیت معیشتی شان بدتر می‌شود و که باید فکری برای شان اندیشیده شود. حتی کارمندای که دریافتی شان زیر ۱۰ میلیون تومان است نیز در شرایط سختی زندگی می‌کنند. برخی افراد واقعا از روی فقر و نداری به سمت قاچاق سوخت می‌روند. مشاور استاندار در جنوب استان کرمان هم در گفت‌وگو با خبرنگار ایلنا در این باره اظهار داشت: بخش اعظمی‌از سوخت استان از هرمزگان و بخشی نیز از رفسنجان و شهر کرمان به جنوب منتقل و توزیع می‌شود و یکی از دلایل صف‌های طولانی در جنوب به دلیل یخ زدگی جاده‌ها در مقطعی باعث شده که سوخت آن طوری که باید به جنوب استان نرسد. حالا آن شرایط هم دارد برطرف می‌شود و تا حدودی در پمپ‌های بنزین در سطح شهر جیرفت مشکل طولانی بودن صف‌ها تا حدودی برطرف شده است.

حمدالله فاریابی ادامه داد: مشکل بعدی در جنوب استان کمبود کپسول گاز است و متاسفانه تنها یک شرکت گاز داریم که چند روز پیش در کرمان با شرکت چراغ گاز توافق کردیم در ۳ ماه آینده یک ایستگاه در جیرفت و یک ایستگاه در رودبار جنوب راه اندازی کنیم تا مقداری مشکل مردم حل شود.وی تصریح کرد: قاچاق سوخت در جنوب استان هم به بحثی جدی تبدیل شده است و این استان به هرمزگان و سیستان و بلوچستان وصل است و بخشی از سوخت قطعا در این منطقه قاچاق می‌شود و شکی در این موضوع نیست. ما تلاش خودمان را کرده‌ایم و مثلا در شهرستان جیرفت بیشتر کارت‌های آزاد سوخت جمع آوری شده‌اند و هم اکنون به صورت موردی کارت سوخت به صورت آزاد در جایگاه‌ها داریم. و از ابتدای هفته جاری هم اعلام کرده‌ایم که با کارت هم ۳۰ لیتر بیشتر به هر خودرو سوخت ندهند.

دوربین‌هایی را هم فعال کرده‌ایم که پلاک‌ها را چک می‌کنند.فاریابی افزود: بخشی از سوخت هم از مناطق دیگر کشور از جاده‌های جنوب استان کرمان می‌گذرد و همه این قاچاق‌ها به خود استان مربوط نمی‌شود به طور مثال از اصفهان، شهرهای شمالی و خود شهر کرمان از این محورهای جنوب می‌گذرند و قاچاق سوخت انجام می‌شود. آن بخش‌هایی را که ما می‌توانیم کنترل کنیم و نظارت داشته باشیم را داریم پوشش می‌دهیم. همچنین مصوب کردیم کامیون‌هایی که بار دارند و به خصوص آنهایی که تره بار دارند در هیچ جایگاهی معطل نشود و ۳ تا جایگاه را مشخص کرده‌ایم که سوخت بزنند و از شهرستان‌ها خارج شوند.

مدیر کل دامپزشکی خراسان رضوی:

ایمن‌سازی رایگان طیور بومی‌خراسان رضوی علیه بیماری نیوکاسل آغاز شد

مدیر کل دامپزشکی خراسان رضوی از اجرای طرح ایمن سازی رایگان طیور بومی‌استان علیه بیماری نیوکاسل همزمان با دهه فجر خبر داد.دکتر جواد اعلمی‌با اعلام این خبر اظهار کرد: طی این عملیات که در سراسر استان اجرا خواهد شد، بیش از یک میلیون قطعه طیور بومی‌درسطح ۳۳۸۰ از روستاهای استان طی روزهای ۴ الی ۲۱ بهمن ماه، علیه بیماری نیوکاسل به صورت رایگان واکسینه خواهند شد.

وی افزود: بیماری نیوکاسل از نوع بیماری‌های واگیردار ویروسی طیور بوده و در صورت بروز خساراتی شامل تلفات، کاهش رشد و کاهش تولید تخم مرغ در گله‌های صنعتی و بومی‌را بر جای خواهد گذاشت.

مدیر کل دامپزشکی خراسان رضوی بیان کرد: امکان گردش ویروس عامل این بیماری در بین طیور بومی‌و صنعتی وجود داشته و باعث ماندگاری ویروس فعال در جمعیت پرندگان منطقه می‌گردد. واکسیناسیون یکی از راه‌های اصلی پیشگیری از بروز بیماری وکم کردن دفع ویروس از پرندگان بیمار می‌شود.اعلمی‌علائم بیماری نیوکاسل را به سه شکل گوارشی با علائم زخم در دستگاه گوارش، عصبی با علائم افتادگی بال‌ها، خواب آلودگی،گوشه گیری ،کم تحرکی و پیچش گردن و تنفسی با علائم صداهای غیر طبیعی تنفسی و سختی در تنفس دانست و از تمامی‌پرورش دهندگان طیور سنتی و صنعتی استان خواست در صورت مشاهده علائم یاد شده مراتب را با سامانه پیامک ۳۰۰۰۰۱۵۱۲ در میان گذارند.

به گزارش روابط عمومی‌اداره کل دامپزشکی خراسان رضوی، وی افزود: در خراسان رضوی بیش ازیک میلیون و ۶۰۰ هزار قطعه طیور بومی‌و ۱۷۶۵ واحد مرغداری فعال گوشتی به ظرفیت ۲۸ میلیون قطعه در هر دوره و ۲۶۷ واحد مرغ تخم گذار به ظرفیت ۱۲ میلیون قطعه در حال فعالیت هستند.

گزارش

صنعت یا مردم؛ مقصر چه کسی است؟

کلاف پیچیده آلودگی هوا در قزوین

بررسی عوامل آلودگی هوا طی روزهای اخیر در قزوین نشان از یک کلاف پیچیده و ابهام در میزان نقش مردم و صنعت در این آلودگی و اختلاف نظر کارشناسان در این زمینه دارد.به گزارش مهر، استان قزوین در روزهای اخیر با پشت سر گذاشتن وضعیتی بحرانی در صدر جدول آلوده‌ترین استان کشور قرار داشت تا این بار مردم قزوین بیش از هر زمانی آلودگی هوا در این استان را حس کنند. شهرهای قزوین، البرز و آبیک در هفته اخیر با افزایش ریزگردهای آلوده شاهد روزهایی تیره و تار بودند تا زنگ خطر برای فردای استان قزوین و وضعیت زیست محیطی این استان بیش از هر زمانی و با صدایی بلندتر به گوش برسد.آنچه این روزها باید بیش از هر زمانی مورد بررسی قرار بگیرد این است که چه عواملی این وضعیت را گسترش داده و کار را به جایی رسانده که استان قزوین که یکی از استان‌های کوچک کشور محسوب می‌شود در آلودگی زیست محیطی حتی بالاتر از کلان شهرها قرار گرفته و نفس‌ها در آن به شماره می‌افتد.

از سال‌ها قبل بافت صنعتی استان و همچنین سوخت مصرفی این بافت مورد نقد همه کارشناسان بود اما کمتر به این صداها توجه شد. همچنین رشد بی رویه خودرو در استان قزوین و عدم نظارت بر ساختار فنی و اقداماتی همچون معاینه فنی این خودروها نیز همواره مورد نقد بوده است اما بی توجهی به آن این روزها خود را بیش از هر زمانی نشان داد.این در حالی است که بین کارشناسان و مسئولین در رابطه با علت واقعی این آلودگی اختلاف نظری جدی وجود دارد و در حالی که مسئولین نقش خودروها را در این وضعیت بیش از هر علت دیگری می‌دانند، کارشناسان این حوزه معتقد هستند صنعت در صدر جدول علت آلودگی قزوین قرار دارد.

سعیده خضیر مدیر کل حفاظت محیط زیست استان قزوین معتقد است علت آلودگی هوا را باید در بین مردم جست و عنوان می‌کند: عامل اصلی ایجاد آلودگی در تمامی‌فصول و مقاطع تردد خودروها بوده و این امر در منابع علمی‌و مطالعات صورت گرفته این امر به اثبات رسیده است.خضیر همچنین در صحبت‌های دیگری مجدداً این موضوع را تاکید کرد و با بیان اینکه راه برون رفت از وضعیت امروز مشارکت همگانی و تک تک آحاد جامعه است، بیان می‌کند: به طور قطع و یقین عامل تأثیرگذار بر کیفیت و آلودگی هوا را باید در درجا کار کردن خودروها جست جو کرد.اما کارشناسان حوزه محیط زیست نظری متفاوت با مدیرکل محیط زیست دارند.حسین اینانلو از کارشناسان محیط زیست استان قزوین معتقد است این آلودگی همواره در قزوین وجود داشته و خود را نشان نداده و وارونگی دما باعث شد تا بیش از هر زمانی آلودگی شهر قزوین را حس کنیم. وی در گفت‌وگو با خبرنگار مهر با بیان اینکه هر شهر و سکونتگاه‌های شهری ویژگی‌های خاص خود را دارد، تاکید کرد: شبکه حمل و نقل، ترافیک و سبک زندگی مردم سهم خودروها را در آلایندگی هوا افزایش دهد اما ترافیک و خودروها عامل اصلی نیستند و نباید توپ را در زمین مردم بیندازیم.این کارشناس محیط زیست با بیان اینکه بدون شک تعداد خودروها و مشکلات ناشی از آن در قزوین از کلان شهرها بیشتر و بزرگ‌تر نیست، تاکید کرد: نمی‌توان نقش صنعت و آلودگی ناشی از آن را کمتر از خودروها دید.

محمود داوران یکی دیگر از کارشناسان محیط زیست در استان قزوین نیز در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: افزایش مصرف سوخت به دلیل افزایش سرما و فعالیت‌های گسترده‌تر صنایع و خودروها را می‌توان علت اصلی تشدید آلودگی هوا دانست.وی ادامه داد: امروز با صنایعی مواجه هستیم که عمدتاً آلوده کننده هستند و به خاطر کمبود تولید گاز به سمت سوخت غیراستاندارد مازوت حرکت کرده‌اند.داوران سوخت مازوت را عامل محرکی برای تشدید آلودگی هوا دانست و عنوان کرد: قزوین توسط واحدهای تولیدی احاطه شده و همین باعث افزایش آلودگی هوا می‌شود.وی مازوت سوزی را یکی از دغدغه‌های اصلی مرتبط با نیروگاه شهید رجایی دانست و عنوان کرد: باید در شرایط فعلی به دنبال تغییر شیوه مصرف سوخت در همه بخش‌های کشور باشیم.این کارشناس محیط زیست تصریح کرد: استفاده از گاز به عنوان سوخت، بهینه سازی مصرف سوخت در بخش شهری و صنعت خودرو و استفاده از تکنولوژی‌های روز و مناسب در صنعت می‌تواند زمینه کاهش میزان آلودگی را فراهم کند.وی با بیان اینکه اتلاف بالای انرژی در ساختمان‌ها به مصرف سوخت بیشتر می‌انجامد، تاکید کرد: سرمایه گذاری، طراحی و مدیریت مناسب در حوزه شهری و شهرسازی نیز باید به طور جدی در دستور کار قرار بگیرد.داوران با بیان اینکه باید به دنبال اتخاذ راهکارهایی برای کاهش همگانی مصرف باشیم یادآور شد: برنامه ریزی بلندمدت برای تغییر سبک زندگی و ساختار مصرف سوخت در کشور باید در دستور کار قرار بگیرد تا شاهد آسمانی صاف و هوایی سالم باشیم.

بیژن نظری رئیس دانشکده کشاورزی و منابع طبیعی دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره) استان قزوین نیز در گفتگو با خبرنگار مهر با بیان اینکه چهار موضوع در حوزه آلودگی هوای قزوین مؤثر است اظهار کرد: اولین آنها استفاده از سوخت مازوت برای نیروگاه، دوم شهرک صنعتی، سوم بیابان زایی و خشکسالی و چهارم اتوبان تهران – رشت و زنجان قزوین است.وی ادامه داد: صنعت به علت مصرف انرژی امکان ایجاد آلودگی در قالب‌های متفاوت می‌تواند به افزایش و ایجاد آلودگی در هوا دامن بزند.نظری تصریح کرد: اتوبان خود نیز علت دیگری برای آلودگی هوا است چنانچه در فصل زمستان به علت وارونگی هوا شرایط آلودگی افزایش پیدا می‌کند.وی بیان کرد: عدم مدیریت صحیح آب سبب خشکسالی و در نهایت بلند شدن ریزگردهای کشاورزی می‌شود که این امر نیز دلیل دیگری در آلودگی هوا است.این مسئول عنوان کرد: پالایش شهرک‌های صنعتی و اصلاح فرایند تولید در قالب‌های به کارگیری فناوری‌های جدید و دانش بنیان، استفاده تخصصی از انرژی، مشارکت با متخصصین صنایع جهت استفاده بهتر از انرژی‌ها در صنایع سبب کاهش فرایند آلودگی می‌شود.

وی تاکید کرد: در خصوص نیروگاه نیز لازم است فرایند مصرف مازوت اصلاح شود و در این حوزه تدابیری انجام شود که البته این امر در شرایط بحرانی پاسخگو نبوده و لازم است پس از اتمام شرایط در فصول گرم سال یعنی پیش از از قرار گیری در شرایط حساس اقدامات لازم در این حوزه انجام شود.این مسئول گفت: ما در مواجهه با آلودگی نیازمند برنامه‌ریزی مستمر و مشارکت فعالانه نهادهای متولی پیش از وقوع مسئله هستیم.

اما در کنار این علت‌ها مجتبی جانی مدیرعامل سازمان ترافیک شهرداری قزوین سه شنبه در آماری جالب عنوان کرد: ۳۰ درصد از خودروهای قزوین آلاینده هستند. وی در گفت‌وگو با خبرگزاری ایسنا عنوان کرد: با توجه به وضعیت آلودگی هوا و شدت آلایندگی در استان قزوین هنوز آمایش دقیقی صورت نگرفته؛ تا مشخص شود چه میزان از آلاینده‌های موجود در هوا مربوط به تردد خودروها و ترافیک شهری است. جانی بیان کرده است: در مراکز معاینه فنی قزوین همه خودروها ازلحاظ آلاینده بودن، عملکرد ترمز، کمک‌فنرها، شیشه، اهرم‌بندی و اتصالات جلوبندی بررسی می‌شوند و از بین مراجعاتی که صورت می‌گیرد ۷۰ درصد خودروها تأییدیه معاینه فنی را دریافت می‌کنند و ۳۰ درصد دیگر غالباً به سبب آلاینده بودن مردود می‌شوند.با دقت به نظریات کارشناسان و حتی اظهار نظر مدیرعامل سازمان ترافیک شهرداری قزوین می‌توان به این نکته رسید که باز قرار است توپ تقصیر آلودگی هوا در زمین مردم باشد. عدم نظارت بر صنایع، معادن و واحدهای آلاینده صنعتی را باید یکی از علت‌های اصلی آلودگی هوا در قزوین دانست. این در حالی است که با توجه به گفته‌های مدیرعامل سازمان ترافیک شهرداری قزوین می‌توان ضعف در نظارت بر خودروهای عبوری سطح شهر از سوی دستگاه‌های متولی همچون راهنمایی و رانندگی را نیز از دیگر عوامل افزایش آلودگی هوا دانست.به نظر می‌رسد اداره کل محیط زیست استان قزوین اما این بار به جای بررسی نقش مردم در آلودگی هوا باید به عملکرد خود در قبال صنعت و واحدهای صنعتی آلاینده اشاره کند. همچنین نقش این دستگاه در ایجاد هم افزایی بین دستگاه‌ها و نهادهای متولی حوزه هوای پاک نیز باید بیش از هر زمانی مورد توجه قرار بگیرد.اما در پایان بدون شک در کنار وظایف دستگاه‌های متولی نباید نقش مردم را نیز در داشتن هوایی پاک نادیده گرفت. همه باید برای داشتن هوایی پاک و زیستی سالم تلاش کنیم.