

خبر در خبر



ایستا - علی سلاجقه، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: ایجاد بیش از ۲ هزار خانه محیط زیست در سراسر کشور از مصادیق مردمی‌سازی محیط زیست است.

ایرنا - محمدجعفر عبداللهی، رئیس کل دادگستری استان سمنان گفت: سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری دستگاه‌های مربوطه، طرح جامعی برای حفاظت از زیست‌گونه‌های نادر از جمله یوزپلنگ آسیایی تدوین و ابلاغ کند.



ایستا - سید مؤید محسن‌نژاد، مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی فارس اعلام کرد که طی یک‌ماه اخیر، بیش از ۱۰ هزار گردشگر خارجی از آثار و بناهای تاریخی فرهنگی این استان بازدید کرده‌اند.

ایستا - سیدعزت‌الله فرغامی، وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفت: منطقه الموت به‌عنوان استان قزوین، نیازمند تقویت زیرساخت‌های گردشگری است. در این راستا به جهت ساماندهی و مرمت قلعه تاریخی الموت، اعتبار لازم از سوی این وزارتخانه اختصاص می‌یابد.



مهر - علی دارابی، معاون میراث فرهنگی کشور با بیان اینکه نمایشگاهی از آثار تاریخی فرهنگی بازگردانده شده در هفته دولت برپا می‌شود، گفت: بیش از ۱۲ پرونده استرداد آثار و اشیای فرهنگی تاریخی در دستور کار است.

ایستا - کامران پورمقدم، رئیس مرکز جنگل‌های خارج از شمال سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور گفت: توسعه جنگل‌های مانگرو بخشی از اقداماتی است که در قالب طرح مردمی کاشت یک میلیارد نهال انجام می‌شود و این اقدام در چهار استان جنوبی شامل خوزستان، سیستان و بلوچستان، بوشهر و هرمزگان - که دارای رویشگاه‌های جنگلی مانگرو هستند - عملیاتی می‌شود.

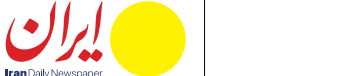
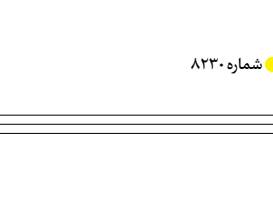


ایرنا - صادق بزرگر، مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی مازندران از صدور موافقتنامه اجرای طرح‌های گردشگری حجم سرمایه‌گذاری بیش از دو هزار و ۱۱۷ میلیارد تومان خبر داد.

ایستا - حمید بادامی‌نجات، رئیس کمیسیون سرمایه‌گذاری، مالی و گردشگری شورای اسلامی شهر همدان گفت: طراحی پروژه مرمت و بهسازی جداره‌های میدان امام(ره) انجام شده و در آینده نزدیک و پس از جذب پیمانکار مرمت جداره‌ها آغاز خواهد شد.



ایستا - هلیا حسینی، مدیرکل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران از ایجاد صندوق سبز در برخی فروشگاه‌های شهروند و میدانی میوه و تره‌بار برای کاهش مصرف کیسه‌های پلاستیکی خبر داد.



آیا صید ترال در خلیج فارس پایان یافته است؟

موج بلند تخلف



شهلا منصوربه
خبرنگار

باوجود اینکه، صید ترال توسط کشتی‌های چینی ممنوع شد اما حالا قایق‌های محلی به جان خلیج‌فارس افتاده‌اند. قایق‌هایی که با تورهای غیرقانونی در سواحل خلیج فارس جولان می‌دهند و تمام زیست‌بوم و اکوسیستم باقی‌مانده آن را برداشت می‌کنند. مه‌دی شیرخانی، دبیر سمن‌های محیط زیستی هرمزگان به «ایران» می‌گوید: معیشت ماهیگیران سنتی و محلی پس از صید ترال توسط کشتی‌های بزرگ با مشکلات زیادی روبه‌رو شده است و آنها با توجه به آگاهی از مضرات این نوع صید، شبانه به سواحل و خوریات می‌روند و ماهیان کوچک و پلانکتون‌ها را با تورهای غیرقانونی صید می‌کنند. تخلفی که مریم احسان‌پور، رئیس اداره حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی و پیش

آلودگی‌های دریایی هم آن را تأیید می‌کند.

ترال برای رهایی از گرسنگی

همه می‌دانند کشتی‌های غول‌آسای خلیج‌فارس آوردند. آنها علاوه بر اینکه اکوسیستم بخش‌هایی از این دریا را از بین بردند، زندگی هزاران ماهیگیر سنتی را هم با مشکلات عدیده معیشتی و اقتصادی روبه‌رو کردند. دبیر سمن‌های محیط زیستی هرمزگان به صراحت می‌گوید: اگر کسی ادعا دارد که صید ترال اتفاق نمی‌افتد باید بگویم که چنین نیست. شیرخانی می‌گوید: شرایط اقتصادی در سکونتگاه‌های ساحلی تعیین‌کننده این نوع صید است. این نوع صید، به میزان شدت، بازه‌های زمانی و مکانی مختلف، شرایط محیطی و اقلیمی، شدت و نوع نظارت کم و زیاد است. و اقیانوسیبه، در فصول گرم سال، خنک‌تر است. به همین دلیل سواحل و خوریات (آبراهه‌ها در جزر و مد و تالاب‌ها) ظرفیت بسیار خوب زیستی برای ماهیان

محسوب می‌شود و تالاب‌نشینان و ساحل‌نشینان با توجه به نیاز صیدی، با قایق‌ها و لنج‌ها در این محدوده‌ها به صیادی می‌پردازند، اما زمانی که محدودیت‌هایی در صید برای صیادان ساحل‌نشین اتفاق بیفتد به سمت روش‌هایی می‌روند که راندمان صید را افزایش دهد. به گفته شیرخانی، حجم صید نسبت به گذشته برای جوامع محلی خیلی کمتر شده در حالی که تعداد و نفرت صیادان بیشتر شده است. یک صیاد محلی زمانی که برای امرار معاش خود به خوریات یا سواحل پیرامون خود می‌رود، متوجه می‌شود که نسبت به یک یا دو دهه قبل در این زمان حدود ۵۰ درصد کاهش صید داشته است و آن نیز شانسسی است که به گله ماهی‌های خوب برخورد کند یا خیر. علاوه بر این، قیمت بهای صید افزایش یافته و معیشت مردم نیز بارفته است.

دلایل گرایش به ترال

او در خصوص گرایش مردم و جامعه محلی به ترال‌ها می‌گوید: از بین رفتن کسب و کار کشاورزی و بنگاه‌های اقتصادی کوچک، در



این نوع

صید، گونه

آبزی هدف

را دنبال

نمی‌کند.

هرآنچه را که

در محدوده

تورکشی

وجود دارد

از بیستر دریا

تا سطح را

صید می‌کند

که در بلند

مدت آثار

تخریبی

بسیار و

غیرقابل

جبرانی را

به همراه

خواهد

داشت و

چه بسا

هم‌اکنون نیز

این تخریب

در منطقه

خلیج‌فارس

با از بین

رفتن ذخایر

آبزی و

تخریب

زیستگاه‌های

حساس

اتفاق افتاده

است

گونه‌های خاص دریایی را صید صنعتی انجام دادند و تعادل اکوسیستم را برهم زدند، پس از حدود ۵ سال، با اعتراض جامعه محلی روبه‌رو شدند، اما به دلیل اینکه اعتراض‌شان جایگاهی نداشت، صیادان محلی به زدن دریایی تبدیل شدند. به گفته شیرخانی، ما نیز به این تجربه جهانی نزدیک شده‌ایم و در گذار هستیم. زیرا خیلی از جوامع محلی به این باور رسیده‌اند که اگر در امر ترالینگ مشارکت کنند، به سود کوتاه مدت می‌رسند اما این‌را هم در نظر دارند که بعد از مدتی این سود به یک سوم تقلیل می‌یابد زیرا نابودی ذخایر دریایی را در پی دارد. آنها باور ترالینگ ندارند و حتی با وجود دارا بودن ادوات ترالینگ تا زمانی‌که مجبور نشوند این کار را نمی‌کنند، چون می‌دانند که نان سفره‌شان بعد از مدت کوتاهی به یک سوم کاهش پیدا می‌کند. جامعه محلی که مخالف صید ترال هستند، هر روز به چشم می‌بینند که ذخایر دریایی کم و کمتر می‌شود، اما زمانی که مردمی با ادوات صید پیشرفته‌تر شبانه و در خلوت، دریا را شخم می‌زنند و برخورد لازم و نظارت جدی و محکم روی آنها وجود ندارد، آنها نیز دست از مبارزه می‌کشند و به ترالینگ روی می‌آورند. از سوی دیگر، ۵۰ درصد کسانی که صیادی می‌کنند، مجوز ندارند. مسئولان می‌دانند که امرار معاش آنها از دریاست، و اجازه صید و تجارت غیررسمی مثل شوتی و قاچاق گازوئیل را هم ندارند، بنابراین سختگیری نمی‌کنند تا صیادان نانی به سفره ببرند.

صید سنتی و صنعتی

مریم احسان‌پور، رئیس اداره حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی و پایش آلودگی‌های دریایی با بیان اینکه در دنیا تغییراتی روی توره‌های صیادی برای کاهش آثار تخریبی آنها ایجاد شده است، می‌گوید: نصب دریچه در برخی نقاط دریا مثل تایلند، تاپوان و برخی از کشورهای اروپایی این قابلیت را دارد که فقط میگو صید شود و گونه‌های جانوری تحت حمایت و در معرض خطر انقراض مانند پستانداران دریایی و لاک‌پشت‌های دریایی امکان فرار از تور را داشته باشند و احتمال مرگ و میر آنها به دلیل خفگی کمتر می‌شود. به گفته رئیس اداره حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی و پایش آلودگی‌های دریایی، در مناطق حفاظت‌شده هر نوع صیدی اگر پروانه نداشته باشد تخلف محسوب می‌شود و اگر فعالان محیط زیستی این تخلفات را ببینند باید گزارش دهند.

این مسئول درخصوص مشکلات آذربایان صیادی می‌گوید: صید بی‌رویه، صیادی غیرمسئولانه، ترال، صید غیراصولی، آلودگی‌های نفتی، تغییر اقلیم و گرمایش جهان، قاچاق سوخت و پساب‌های صنعتی و شوری باعث از بین رفتن ذخایر دریایی شده‌اند. این موارد بخصوص در محل‌هایی که محل نوزادگی آذربایان است مانند تالاب‌ها و خوریات از اهمیت بیشتر و آثار تخریبی بالاتری برخوردار است. به گفته احسان‌پور، تجمع بیش از حد صنایع در غرب بندرعباس باعث تجمع آلودگی و آسترس برای محیط زیست دریایی شده است. فلزات سنگین، آلودگی حرارتی، نفتی و آلودگی‌های نوظهور از جمله تهدیدهای محیط زیست دریایی است.

قیمت دوچرخه

دوچرخه در ایران یک کالای گران به حساب می‌آید واگر شما قصد تهیه یک دوچرخه مناسب برای سفر را داشته باشید، باید هزینه زیادی کنید. آندریاس در مورد قیمت دوچرخه در آلمان می‌گوید: شما می‌توانید دوچرخه را از ۵۰ یورو تا ده هزار یورو در آلمان تهیه کنید.

من در آلمان سه دوچرخه دارم. یک دوچرخه دست‌دوم ارزان برای تردد شهری، یک دوچرخه متوسط برای اجرائ برنامه‌های آخر هفته و دیگری دوچرخه حرفه‌ای که با آن سفر می‌روم. از آنها در مورد اینکه با چند ماه پس‌انداز می‌شود بهترین دوچرخه را خرید می‌پرسم. مالینا در پاسخ می‌گوید: در آلمان با حقوق ۵۰۰ یورو در ماه را دارید و پس از چهار ماه می‌توانید دوچرخه خوبی تهیه کنید.

نبودن در فضای مجازی

شاید برای ما سفر رفتن با عکس گرفتن و اشتراک‌گذاری آن با دوستان معنا شود، اما وقتی از این زوج آدرس فضای مجازی‌شان را می‌پرسم، با آرامش می‌گویند ما فضای مجازی نداریم. آنها می‌گویند فضای مجازی آرامش را در سفر از آنها سلب می‌کند. از آنها در مورد اینکه چگونه خانواده خود را در جریان سفر خود می‌گذارند می‌پرسم و می‌گویند: ما یک سایت خصوصی داریم که اطلاعات مختصری از سفر را در آن قرار می‌دهیم و خانواده با داشتن رمز عبور می‌توانند پیگیر سفر ما شوند.

آسیابنی‌های مهربان

از آنها در مورد برخورد مردم در کشورهای مختلف با آنها می‌پرسم. در جواب از تفاوت رفتار مردم در اروپا و آسیا می‌گویند. در هند و ایران مردم بسیار حواسشان را با خود، رفتارها در هند و ایران با ما مهربانه بود؛ اتفاقی که در اروپا کمتر شاهد آن هستیم. شاید دلیل این اتفاق جغرافیا باشد.

زیبا و جاهای دیدنی زیاد می‌دانند و دوست داشتند زمان بیشتری در ایران فرصت دیدار می‌داشتند. نکته جالب در مورد ایران برای آنها همراهی دوچرخه‌سواران با آنها و همچنین وجود علاقه مردم به دوچرخه بود.

شروع دوستی با دوچرخه

انتخاب دوچرخه به عنوان یار سفر نیازمند یک دوستی عمیق با دوچرخه است. این زوج آلمانی هر دو از طریق پدر با دوچرخه دوست شدند و با پدرانشان اولین تجربه سفر با دوچرخه را داشتند. آندریاس از سفر شش هفته‌ای با پدر به استرالیا در ۱۸ سالگی می‌گوید و مالینا از سفر سه ماه با پدرش به نیوزلند در ۲۳ سالگی. این شروعی بود تا امروز این زوج ۳۲ و ۳۳ ساله سفر با دوچرخه را جز مهمی از زندگی خود بدانند.

سفر با دوچرخه در آلمان

از آنها در مورد رواج سفر با دوچرخه در آلمان می‌پرسم، در جواب از رایج بودن سفرهای یک روزه در حد ۲۰ تا ۴۰ کیلومتر می‌گویند و اینکه سفرهای طولاتی‌تر هم هر سال مخاطبان بیشتری را به خود جلب می‌کند. در مورد مشوق‌های دولت برای توسعه دوچرخه سواری در آلمان می‌گویند: بزرگ‌ترین و مهم‌ترین کار دولت ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای دوچرخه سواری در آلمان می‌گویند: محل مناسب، رستوران‌های باکیفیت و طراحی مناسب، رستوران‌های هر چه بهتر طبیعت و جاذبه‌ها. مالینا می‌گوید: من همه جا در شهر را با دوچرخه می‌روم، اما نه این دوچرخه بلکه یک دوچرخه ارزان‌قیمت چون در آلمان سرعت دوچرخه بسیار زیاد است. تا الان چهار دوچرخه من دزدیده شده است. این اتفاق برای آندریاس یک‌بار رخ داده است.



بزرگ‌ترین

مهم‌ترین

کار دولت

ایجاد

زیرساخت‌های

مناسب برای

دوچرخه

سواری در

شهرها و

جاده‌ها

است مانند

نصب علائم

مخصوص

دوچرخه،

مسیرهای

اختصاصی،

محل کمپ

مناسب،

رستوران‌های

باکیفیت

و طراحی

مسیربرای

دیدن هر چه

بهتر طبیعت

و جاذبه‌ها

براساس تجربه وقتی شما با ماشین سفر می‌کنید از بقیه و مردم محلی جدا هستید، اما وقتی سوار دوچرخه هستید هیچ مانعی بین شما و مردم وجود ندارد. در حین رکاب زدن با مردم حرف می‌زنید. مالینا رکاب زدن در جاده‌های خلوت را همانند یک مدتیستن می‌داند و می‌گوید: در جاده‌های خلوت زمانی که فقط صدای باد و پرندگان را می‌شنوی فرصت‌داری تا ذهنت را رها کنی. آندریاس به درگیر شدن تمام حواس در حین رکاب زدن اشاره می‌کند و می‌گوید: وقتی سوار دوچرخه هستی داده‌های زیادی از اطراف دریافت می‌کنی، از بسوی گیاهان تا صدای حیوانات و لمس باد و گرمای خورشید و بارش باران تا شرایط زمین و شیب مسیر و این باعث می‌شود تمام حواس انسان درگیر سفر شود.

از کجا تا کجا

یک سال است که در سفر هستند و در این مدت ۱۲ هزار کیلومتر را با چرخ‌های خود پشت سر گذاشتند. از ۲۱ کشور گذر کردند. آندریاس

معمک جغرافیا و مربی ورزش است و یک سال مرضی گرفته و بعد از بازگشت از سفر باید به مدرسه برگردد اما مالینا روان‌درمانگر کودکان است و برای این سفر از محل کار خود استعفا داده است و وقتی به آلمان برگردد، باید دنبال شغل بگردد. وقتی از برنامه سفر بعدی آنها می‌پرسم بدون در نظر گرفتن مقصد هر دو می‌گویند حتماً سفر بعدی هم با دوچرخه خواهد بود، اما محدودیت زمان مرخصی احتمالاً آنها را مجبور به سفر در اروپا خواهد کرد. آنها ایران را کشوری دارای فرهنگ و معماری



کشدین توانایی خود است که من آن را دوست دارم.

چرا دوچرخه جذابیه

انتخاب دوچرخه به عنوان یک وسیله سفر در نگاه بسیاری کاری غیرعادی است، اما در کشور خودمان هم هستند افرادی که در تردد روزانه می‌گویند: دوچرخه سواری برای من یک سرگرمی است، ما در اروپا سفرهای زیادی با دوچرخه انجام دادیم. دوچرخه سرعتی بیش از پیاده‌روی و کمتر از ماشین دارد و این فرصت عالی برای دیدن و تجربه کردن در اختیار ما قرار می‌دهد. سفر با دوچرخه به نوعی به جالش