

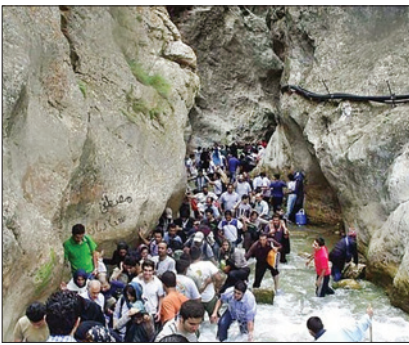
قیمت خدمات گردشگری تنگه واشی ساماندهی می‌شود



آتهایی که اهل گشت وگذار آخر هفته‌ای به‌ویژه در بیلاقات اطراف تهران باشند، تنگه واشی را خوب می‌شناسند. منطقه‌ای در ۱۷کیلومتری تهران به سمت جاده فیروزکوه و در نزدیکی روستای کوچک جلیزچند که طبیعت بکر و زیبا، صخره‌های به هم پیچیده و رودخانه

خروشان و آبشار پرآبی دارد. برای رسیدن به این خطه زیبا و دلبر و همچنین دشت ساواشی باید از روستای جلیزچند عبور کرد. ورود به این بیلاق، کمی ذائقه طبیعت‌گردی و بیشتر از آن همت می‌خواهد و برای همه آزاد است، البته آزاد بود تا همین چند روز پیش که پیامی با این محتوا به دست ما رسید: «دیروز رفقیم ورودی تنگه واشی، طبق معمول ایست بازرسی بود... به اتوبوس‌ها اجازه ورود نمی‌دادند، می‌گفتند ورود تور ممنوع است. بعد از کلی حرف زدن، رفقیم داخل اتاق ایست بازرسی گفتند فقط یک راه دارد، این‌که از تور اتوبوس ۲۰۰هزارتومان می‌گیریم و اجازه می‌دهیم، یعنی ورودی نفری ۵۰۰تومان ولی داخل هم راه نمی‌دهیم، پیاده هم نباید بروید، باید آژانس بگیرید از خود ما ۸۰ هزارتومان یا نisan ۲۰۰ هزارتومان یا وانت ۱۵۰هزارتومان. پول‌ها که گرفته شد، ممنوعیت برداشته شد. برای برگشت هم به همین ترتیب: گفتند تماس بگیرید نisan و وانت نفرستیم. ایست بازرسی قبلا همین جایی که الان هست بود، پول می‌گرفتند ولی داخل ورودی تنگه دیگر پولی نمی‌گرفتند، درحالی‌که الان اینجا نفری ۱۰هزارتومان می‌گیرند. پارکینگ تنگه هم از هر ماشین ۵۰ تا ۱۰۰ هزارتومان دریافت می‌شود.» حالا سوال این است که اگر ورود تور (مثلا برای ساماندهی تنگه) ممنوع است، پس چرا تنگه را نمی‌بندند و چرا با پول همه چیز برطرف می‌شود؟

ما این موضوع و گلایه گردشگران را با کارشناسان و مسئولان مربوط درمیان گذاشتیم و این جواب را شنیدیم: «به‌دلیل تنگی مسیر جاده‌ای داخل روستا و حجم زیاد گردشگران و تعداد زیاد خودروها، از این به بعد ورود اتوبوس تورها در روزهای پنجشنبه و جمعه ممنوع و در سایر روزها آزاد است، چرا که ورود تنها دو اتوبوس به‌دلیل تنگی معابر، روستا را دچار مشکل کرده و علا مسیر را می‌بندد. همچنین افراد ضمن پرداخت ورودی به دهیاری می‌تواند باقی مسیر را پیاده یا با آژانس، وانت و نisan طی کنند. برای پارکینگ هم باید میلیی پرداخت کنند. از سویی از امسال هر خودرویی هم که وارد منطقه می‌شود، بیمه حوادث می‌شود تا اگر سبل، سیلابی و... رخ داد، بیمه تقیل پرداخت خسارت کند، حتی اگر در تنگه هم مشکلی پیش آمد این بیمه قابل پرداخت به افراد است. همچنین به‌دلیل ترافیک، مردم منطقه زمین‌های شخصی‌شان را پارکینگ کردند که قیمت آن را بخشداری و شورای ترافیک تعیین و ابلاغ می‌کند.»



ما با مسئولان مربوط موضوع بالا بودن قیمت‌های ورودی و آژانس، نisan و وانت و این‌که افزون بر ورودی و حمل‌ونقل و پارکینگ، ظاهرا مبلغی هم برای ورود به تنگه اخذ می‌شود را هم درمیان گذاشتیم که منتج به این شد که دهیاری جلیزچند از این پس این موضوع را کنترل می‌کند و در صورت اخذ مبالغ جلوی افراد سودجوی احتمالی گرفته خواهد شد. از سوی دیگر کارشناسان هم درخصوص قیمت‌های اعلامی برای حمل‌ونقل و ورودی اظهار داشتند که با دهیاری و بخشداری صحبت کردند تا به‌زودی قیمت مصوب متعارفی برای ورودی، حمل‌ونقل و پارکینگ تعیین شود و کسی بیش از این مبلغ اجازه دریافت نداشته باشند. همچنین قرار است محدودیت ورود خودرو تا سقف ۵۰۰ دستگاه اعمال شود و پلیس راهور جلوی ورود تعداد بیشتر خودرو را بگیرد.

از آنجا که عرصه تنگ واشی در مالکیت منابع طبیعی و ثبت ملی است، اراضی برای کمپ گردشگری، پیش از تنگه از سوی منابع طبیعی به اداره گردشگری فیروزکوه واگذار خواهد شد و پس از تعیین نحوه تأمین آب این کمپ از طریق آب روستا، موضوع در کمیته منابع طبیعی بررسی شده و اراضی به اداره گردشگری تحویل داده می‌شود تا به‌صورت موقت و یک‌ساله در اختیار دهیاری قرار گیرد.

در این کمپ سرویس بهداشتی، استراحتگاه، نمازخانه، آلاچیق، پارکینگ و فروشگاه وجود دارد. تعیین قیمت خدمات این کمپ با اداره گردشگری فیروزکوه خواهد بود اما در خارج از کمپ تعیین قیمت با بخشداری و وظیفه‌اخذ مبالغ به عهده دهیاری خواهد بود.

جای خالی گزارش عملکرد مجموعه‌های مردمی

در آخرین روز بهار که هواپش به داغی چله تابستان بود، وزیر میراث فرهنگی به مجلس دعوت شد تا گزارش عملکرد وزارتخانه متبوعش را جامع و برحرات به کمیسیون فرهنگی بدهد.

سید عزت‌ا... ضرغامی پس از باگشت از مجلس به رسانه‌هاگفت دعوت شده بود تا گزارشی از عملکرد وزارتخانه را به نمایندگان ارائه کند که فعلا یک بخش گزارش عملکرد ۹ ماهه به صورت مکتوب و با توضیحات شفاف به آنها ارائه شد. به گفته وزیر، اقدامات خوبی هم در حوزه دانش بنیان



همزیستی با مین‌ها، کابوسی برای مرز نشینان ۱۰ سال پس از برگزاری جشن پاکسازی، هنوز خنثی سازی مین‌ها در مناطق مرزی به نیمه راه هم نرسیده است



فاطمه مرادزاده گروه ایران

از سال‌های ۹۰ تا ۹۲ که اخبار مربوط به برگزاری جشن پایان پاکسازی میادین مین به جا مانده از هشت سال جنگ تحمیلی، هربار از یکی از استان‌های مرزی در غرب کشورمان روی خروجی سایت‌ها می‌نشست تا به امروز که حدود ۱۰سال می‌گذرد، هنوز نه عملیات پاکسازی مناطق آلوده به مین کشور به‌طور کامل به پایان رسیده و نه زمان دقیقی برای پایان این عملیات اعلام شده‌است. در تمام سال‌های گذشته، هرگاه صدای انفجار مینی در یکی از استان‌های مرزی در هوا می‌پیچید و سوار بر امواج، به گوش می‌رسد و موج انفجارش رسانه‌ها را تکان می‌داد، تا هشدار دهد که با وجود گذشت بیش از ۳۰ سال از پایان جنگ، اگر ساکن یکی از مناطق مرزی در استان‌های غربی، شمال غربی و جنوبی غربی کشورمان باشی، هنوز باید با احتیاط قدم از قدم برداری، با احتیاط کشاورزی و دامداری کنی و با احتیاط کودکانت را برای بازی و سرگرمی روانه زمین‌ها و دشت‌های اطراف خانه کنی تا مبادا خاریکی از آن مین‌های نهفته در دل خاک، زندگی را به کامت زهر کند.

بیرامون مین‌زدایی در کشور در ۱۴ فروردین امسال به مناسبت ۴ آوریل؛ روز جهانی آگاهی‌سازی از مخاطرات مین منتشر کرد. براساس این گزارش، ایران پس از مصر دومین کشور آلوده به مین در جهان است و مین‌ها و مواد منفجره باقی مانده از هشت سال جنگ تحمیلی که در طول ۱۱۰۰ کیلومتر مرزهای غرب و جنوب غرب کشورمان و در منطقه‌ای به وسعت چهار میلیون و ۲۰۰ هزار هکتار کاشته شده، قریب به ۲۰ میلیون مین تخمین زده شده‌است. این مین‌ها در پنج استان آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه، ایلام و خوزستان و به‌ویژه شهرهای مرزی خرمشهر، سوسنگرد، بستان، مهران، دهلران، قصر شیرین، هویزه، نفت شهر، سومار، موسیان، آبادان، اهواز، اندیمشک، درفول، شوش، گیلان غرب، مریوان، سردشت، پیرانشهر، بانه و حتی شهرهای غیرمرزی چون بوکان، مهاباد و سنقر پراکنده شده و با وجود پاکسازی‌های صورت گرفته که از سال ۱۳۶۶ توسط نیروهای ارتش و بسیج و سپاه آغاز شد و از سال ۱۳۸۲ به بعد برعهده مرکز مین‌زدایی کشور

وابسته به وزارت دفاع قرار گرفت، همچنان حدود سه میلیون هکتار از اراضی ایران، آلوده به مین است و بین ۱۵ تا ۱۶ میلیون مین در این اراضی جا مانده است. مین‌های فروخته در دل خاک، علاوه بر این‌که تاکنون ۱۰هزار قربانی (۳۰۰۰ جانباخته و ۷۰۰۰ نفر زخمی) در مناطق مرزی گرفته است، باعث شده بسیاری از مزارع لم یزرع، مراتع بدون استفاده و روستاهای زیادی متروکه شوند. به‌طور مثال بیش از ۱۸ روستای مسیر شلمچه به همین دلیل خالی از سکنه است و هیچ فعالیت کشاورزی و سکونتی در آنها صورت نمی‌گیرد. نکته قابل تأمل اما این‌که طی سالیان گذشته (و به دلیل پاکسازی نشدن فوری)، مین‌های زیادی در اثر بارش برف و باران و سیلاب، جابه جا شده و حتی تا چند متر در دل زمین فرورفته و امروز پاکسازی را بسیار سخت کرده‌اند.

عزم ملی می‌خواست که نداشتیم
درخصوص این‌که چرا کار پاکسازی مناطق آلوده با کندی بسیار همراه بوده و پس از گذشت چند

و اشتغال یعنی شعار سال در وزارتخانه انجام شده بود که آن هم به اطلاع نمایندگان مردم رسید؛ اقداماتی همچون سرمایه‌گذاری و ایجاد پلنترم‌های جدید که اگر رفته رفته مورد استفاده قرار گیرد، شاهد تحول بزرگی خواهیم بود. ارائه گزارش عملکرد به‌ویژه اگر به گفته وزیر پر و پیمان باشد، خوب است و امیدبخش ولی ما که در این سوی دیوارهای وزارتخانه هستیم و مرتبط با فعالان صنایع دستی و گردشگری و میراث فرهنگی می‌دانیم که هنوز مشکلات زیادی در هر سه حوزه

دهه هنوز وضعیت قابل دفاعی ندارد، سارا فلاچی، عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس به ما می‌گوید: «چند عامل در این زمینه دخیل بوده و هست که این عوامل همچنان به قوت خود باقی است. اول و مهم‌ترین عامل نبود نقشه دقیقه جانمایی مین‌هاست. در حقیقت مین‌گذاری‌ها طبق یک نقشه دقیق صورت گرفته که اگر ما به آن دسترسی داشتیم، خنثی‌سازی راحت‌تر و سریع‌تر صورت می‌گرفت اما از آنجا که رژیم صدام تغییر کرد و دولت جدید اطلاعاتی از نقشه مین‌گذاری نداشت، ما هم تاکنون به این نقشه مهم دست نیافته‌ایم چراکه برخی از مین‌ها در لایه‌های زیرین خاک جانمایی شده‌اند و ردیاب‌های ما هم توانایی کشف آنها را ندارند. بحث بارش باران و جاری شدن سیلاب که هر ساله حجم زیادی از خاک را جابه‌جایی کند را هم اگر کنار عامل نبود نقشه بگذاریم، متوجه دلیل سخت و پیچیده شدن خنثی‌سازی مین‌های کاشته شده می‌شویم.»

فلاچی، کمبود بودجه اختصاص داده شده به مساله مین‌زدایی را عامل بعدی عنوان کرده و می‌گوید: «وقتی به آمار ۱۶ تا ۲۰ میلیون تعداد مین‌های کاشته شده از یک سو و رتبه دوم ایران پس از مصر در آلودگی به مین و تعداد جانباختگان و مصدومان انفجار مین که بیشتر آنها کودک هستند، نگاهی می‌اندازیم، متوجه اهمیت و حساسیت موضوع می‌شویم و این‌که باید عزم و بودجه‌ای ملی برای این کار بسیج و در نظر گرفته می‌شد، حال آن‌که چنین نشد و سرمایه‌گذاری صورت گرفته متناسب با حجم و اهمیت کار نبود.»

نماینده مردم ایلام در مجلس، سومین عامل کندی خنثی‌سازی مناطق مین‌گذاری شده را بحث تجهیزات مدرن عنوان می‌کند و می‌افزاید: «تیم‌های زیادی تاکنون برای پاکسازی مناطق مین‌گذاری شده، تشکیل شده که به‌دلیل نبود تجهیزات به روز و مدرن، نه تنها نتوانسته‌اند به اهداف منظور شده برسند که بعضا برخی از اعضای گروه‌های مین‌روبی هنگام کار، مجروح و شهید شده‌اند و همه اینها درحالی‌است که امروزه در دنیا از تجهیزات مدرن و قوی و حتی ربات استفاده می‌شود.»

جشن‌های مگر پایان پاکسازی

کندی کار پاکسازی میادین مین زمان جنگ، تاکنون محل بحث و انتقاد مسئولان دیگری هم بوده، ازجمله نماینده وقت شهر مریوان و سروآباد در مجلس نهم که گفته بود وزارت دفاع کار خنثی‌سازی را از طریق مناقصه به افراد و شرکت‌هایی واگذار می‌کند که اغلب تخصص کافی نداشته و فاقد امکانات فنی هستند و پاکسازی را با روش‌های سنتی و به‌صورت آزمون و خطا انجام می‌دهند. البته حتما وزارت دفاعی‌ها نمی‌دانستند که چنین کار سنگینی را به دست چه کسانی سپردند، چرا که امید بسیاری به پایان یافتن این عملیات داشتند، چنان‌که براساس برآورد هایشان، بارها برای پایان پاکسازی وقت و تاریخ تعیین کرده و حتی در برخی شهرستان‌های مرزی جشن پایان پاکسازی برگزار کردند.



پایان باز پایان پاکسازی

سارا فلاچی، عضو کمیسیون امنیت ملی و نماینده مردم ایلام در مجلس اما معتقد است که با شرایط کنونی نمی‌توان تاریخ مشخصی را برای پایان پاکسازی مناطق آلوده به مین در کشورمان اعلام کرد. فلاچی در گفت‌وگو با جام‌جم تأکید می‌کند که به‌رغم این‌که کار پاکسازی از همان سال‌های ابتدایی پس از جنگ آغاز شده، با توجه به آمار ۱۶ تا ۲۰ میلیون مین‌های کاشته شده در گستره چهارمیلیون هکتاری استان‌های مرزی، نمی‌توان پایانی برای پایان پاکسازی متصور شد، مگر این‌که اولاً به نقشه جانمایی مین‌ها دسترسی پیدا کنیم، ثانیاً بودجه و تجهیزات متناسب با این حجم عظیم کار تخصیص داده شود.

این نماینده مجلس که خود شاهد ناپینا و قطع عضو شدن یکی از بستگانش در کودکی در ایلام بوده و درد دل نگرانی مردم مناطق مرزی را با تمام وجود حس می‌کند، به ما می‌گوید باید برای این موضوع مهم فکری اساسی کرد چرا که ما تاکنون کلی شهید و مجروح در این خصوص داده‌ایم و از این پس هم علاوه بر ساکنان مناطق مرزی به‌ویژه روستاییان، جان عشایر که همواره به دنبال دام‌های خود در مراتع در حرکتند، جان مردمی که در قالب کاروان‌های راهیان نور به مناطق جنگی سفر می‌کنند و حتی جان آتهایی که برای جمع‌آوری ضایعات در این مناطق (حتی مناطق به ظاهر پاکسازی شده) تردد می‌کنند، در خطر است.

فلاچی تأکید می‌کند که دست‌کم می‌توان دوره‌های آموزشی جهت پیشگیری از زردرو شدن با سوانح انفجار مین و دوره‌های آسیب‌زدایی برای قربانیان این حوادث و خانواده‌های آنها برگزار کرد که از تالامت روحی و روانی پس از حادثه در امان باشند.



باشد ولی آنچه اینک شاهدش هستیم آن است که تصمیم درباره حیات یوزپلنگ صرفا به دست تیمی افتاده که قادر به تغییر زیرساخت‌های بقای جانور نیست.

وضعیت زیرساخت‌های بقای یوز طی سال‌های اخیر

تصادفات جاده‌ای، اصلی‌ترین عامل مرگ‌ومیر و کاهش جمعیت یوزپلنگ در ایران یعنی علت بیش از نیمی ازتلفات یوزهاست. زمانی‌که تشکل مردم‌نهاد جمعیت دیدبان طبیعت شاهرود طرح احداث روگذرهای طبیعت‌گرا به همراه فنس‌کشی را درکرید و حرکتی یوزها روی جاده شاهرود ـ مشهد در محدوده عباس آباد مبین ییی دو زیستگاه توران (منطقه تحت حفاظت توران) و میاندشت (پناهگاه حیات وحش میاندشت) ارائه داد (۳۰ اردیبهشت ۹۵)، هنوز نزدیک به ۱۰ زیستگاه برای یوزپلنگ در فلات مرکزی ایران وجود داشت. لذا نام طرح یوز ضربرد ۱۰ گذارده شد. اینک پس از شش سال از گذشت آن طرح، متأسفانه به جز یک زیستگاه، تمام زیستگاه‌های قطعی زادآور یوز در ایران را از دست داده‌ایم و البته در همین مدت یوزپلنگ آسیایی را به جای پلنگ آمور در رتبه اول گربه‌های در خطر انقراض جهان نشانده‌ایم! حال منطقه تحت حفاظت توران در شاهرود تنها زیستگاهی است که در آن زادآوری و بقای نسل یوزهای آسیایی با جمعیتی شکننده و در حالتی خوشبینانه تا حدود ۲۰ قلاذه ادامه دارد. این کاهش شدید در جمعیت یوزها (به‌خصوص یوزهای ماده به علت تصادفات جاده‌ای هنگام تردد و مهاجرت در بین زیستگاه‌ها) باعث کاهش جدی

در آمار تصادفات جاده‌ای یوزها شده است؛ بنابراین

ایمن‌سازی ناقص محدوده‌های خطر آن هم صرفا با فنس‌کشی بدون احداث روگذرهای بین‌زیستگاهی نمی‌تواند عامل کاهش تصادفات جاده‌ای یوزها شده باشد. لذا وقتی امیرعبیدوس، مدیرکل وقت محیط‌زیست استان سمنان در شهریور ۹۹ با افتخار می‌گوید: آمار تصادفات جاده‌ای یوزپلنگ به صفر رسیده است. باید یادآور شد در شهر یا شهرکی که خالی از سکنه شده باشد نیز آمار تصادفات به صفر می‌رسد و این افتخاری برای ارگان‌هایی چون شهرداری، راهسازی یا راهنمایی و رانندگی محسوب نمی‌شود بلکه نشانی از عمق فاجعه‌ای دردناک است!

مرثیه‌ای برای یوزپلنگ ایرانی



سخت است. به‌طوری‌که تجربه موفقی از آزادسازی و انتقال حتی یک یوز در اسارت یا نیمه اسارت به طبیعت در دنیا وجود ندارد. لذا یوزهایی که به اسارت در می‌آیند، هرگز ارزش اکولوژیکی ندارند.

با این حال درخصوص یوزهای در اسارت نیز، علیرغم موفقیت اولیه، بسیار ناکارآمد عمل شده است؛ دامپزشک و سرپرستی یوزها در همان ابتدای تولد توله‌ها، سه بار مردود شدند، چراکه طی سه معاینه سه توله یوز تر از ماده معرفی کردند! شرایط پذیرش توله‌ها توسط مادر مهیا نشد که این اتفاق با تصمیم به سزارین یوز مادر و خطاهایی همچون ششوار کشیدن توله‌ها مرتبط بود. از سویی ضعف و خطای نگهداری و تغذیه باعث تلف دو توله شد و گزارش‌هایی مبنی بر ناخوش احوال بودن ایران، یوزپلنگ مادر و نیز توله دیگر به‌گوش رسید. البته فارغ از این اتفاقات که حتی یک استغفای ساده و نمایشی را هم در پی نداشت، این حقیقت وجود دارد که به‌طورکلی نرخ رسیدن توله‌های یوز به سن بلوغ بسیار کم است که به دلیل ساختار ژنتیکی و گذر یوزها از گلگاه‌های جمعیتی (Battle Beck) طی دگرگشت و لذا نبود تنوع ژنی آنهاست. با این حال اگر حفظ یوزهای در اسارت به موازات حفظ و احیای زیستگاه‌های طبیعی آنها صورت می‌گرفت می‌توانست طرحی قابل دفاع

تقریبا دیگر همه ایرانی‌ها می‌دانند یکی از دردانه‌های منحصره‌فرد طبیعت‌شان یعنی یوزپلنگ ایرانی، راهی تا انقراض و نابودی کامل ندارد. برای همین مسئولان محیط‌زیست کشورمان به فکر تکثیر در اسارت آن افتادند که البته چندان موفقیت‌آمیز نبود و با مرگ دو توله از سه توله به دنیاآمده، امیدهای بسیاری را ناامید کرد. این تکثیر در سایت مرکز تکثیر در زیستگاه بزرگ توران در استان سمنان رقم خورد؛ یکی از زیستگاه‌های مهم و طبیعی یوزپلنگ ایرانی که تا چند دهه پیش در سیطره یوزپلنگان تیزرو بود و اکنون خالی از جنب‌وجوش آنها شده است.

توران در کنار بمپور، طیس، یارک ملی گلستان، یارک ملی کویر، منطقه موته، بافق یزد و راور کرمان، از زیستگاه‌های مهم یوز ایرانی به‌شمار می‌رفتند که همه آنها به دلیل دخالت‌های بی‌رویه انسان ازجمله فعالیت معدنی، جاده‌کشی، ترده وسایل نقلیه و حضور بیش از حد دام و سگ گله، امروز خالی از ساکنان اصلی خود یوزپلنگ شده‌اند. مهم‌ترین این زیستگاه‌ها همان منطقه حفاظت‌شده توران در استان سمنان بود که برخی آمار حکایت از وجود فقط ۲۰ قلاذه یوزپلنگ در آن دارد. آماری بسیار نگران‌کننده و هشداردهنده.

یوزپلنگ ایرانی، جانور منحصره‌فردی که امید به بقایش بسیار کم است، هیچ‌کدام از زیرساخت‌های لازم جهت ادامه حیات را ندارد و روزبه‌روز شرایط زیستش در کشورمان سخت‌تر می‌شود، بنابراین بقای این جانور ارزشمند دیگر نمی‌تواند در دست صرفا سازمان محیط‌زیست باشد. بقای یوز فقط با تلاش ارگان‌ها و نهادهای دولتی و غیردولتی و مردمی امکان‌پذیرست. از سوی دیگر ارجحیت حفظ و تکثیر یوزهای در اسارت (که سازمان محیط‌زیست به دنبال آن است) نمی‌تواند کمکی به افزایش فراوانی یوزهای در طبیعت کند، چرا که اساسا یوزهای پرورش یافته در اسارت قادر به زندگی در طبیعت نیستند و طرح تکثیر در اسارت نیز چنین چشم‌اندازی نداشته و ندارد. این نکته مهمی است که امیر عبیدوس، مدیرکل وقت محیط‌زیست استان سمنان نیز در اردیبهشت۱۴۰۰ بر آن تأکید کرد و گفت: راه‌سازی یوزها بعد از تکثیر در دنیا صورت نگرفته و این کار بسیار



امین ولیان مدرس و عضو هیات مدیره جمعیت دیدبان طبیعت شاهرود