

دریاچه ارومیه خشک شد! چه باید کرد؟

تبعات امداد جاده میانه‌گذر در خشک شدن دریاچه ارومیه:

فراز آژدر

جمهوری اسلامی! و خودکفایی کذایی حضرات تازه به قدرت رسیده، ادارات راه استان‌های آذربایجان غربی و شرقی با مشارکت همدیگر و با مدیریت مدیران حزب الهی ادارات راه، طرح اجرای این میان‌گذر را به وزارت راه و ترابری آن زمان ارائه و بودجه لازم برای به اجرا درآوردن این پروژه را از دولت دریافت کرده و شروع به اجرا کردند. در این طرح که اساس آن پر کردن وسط دریاچه بوده، کم‌ترین اهمیتی به وضعیت زیست‌محیطی دریاچه داده نشده و تأثیرات مخرب پر کردن وسط دریاچه با سنگ و خاک نیز در نظر گرفته نشده بود.

ارام در صنف ۶

جاده میان‌گذر ارومیه، بخشی از پروژه قدیمی آزادراه تبریز - ارومیه (پروژه‌ای که طرح آن در دوران رژیم شاه تهیه شده بود که عمر آن رژیم اجازه اجراشدنش را نداد). هدف از این پروژه کوتاه کردن فاصله بین تهران به مرز ترکیه از طریق مسیر ارومیه و قرار دادن این شهر در شاهراه مراصلاتی به ترکیه بود. این مسیر نسبت به مسیر تبریز - بازرگان (مرز ترکیه) در حدود ۱۲۰ کیلومتر کوتاه‌تر می‌باشد.

در این طرح به هیچ‌وجه قرار نبود که کوتاه‌ترین عرض آبی دریاچه، یعنی ۳۵ کیلومتر را با خاک و سنگ پر کنند، بلکه پلی به طول ۲۵ کیلومتر در این مسیر کوتاه آبی در نظر گرفته شده بود و فقط مابقی مسیر یعنی در حدود ۱۰ کیلومتر که بخش کم عمق دو طرف مسیر بوده، پر می‌شد.

طرح اولیه پل توسط شرکت‌های مهندسی مشاور خارجی ارائه شده بود. این اطلاعات در گزارش‌های اولیه اداره راه استان آذربایجان غربی در اوایل انقلاب بایگانی شده است. پس از روی کار آمدن رژیم و با توجه به شعارهای نه شرقی - نه غربی،

نشریه سهند از شماره آینده روز چهارشنبه منتشر می‌شود



از لابه لای اخبار

محمد شکر



نارضایتی مردم تبریز از افزایش کرایه‌ها و وضعیت اسفناک اتوبوس‌رانی



شرکت اتوبوس‌رانی تبریز نزدیک به ۴۰۰ دستگاه اتوبوس دارد. اکثر آن‌ها کهنه و غیراستاندارد و با صندلی‌ها پاره و از رده خارج و از طرف دیگر بی‌برنامگی در ساعت حرکت، آلودگی، وضعیت اسفناک و بخشا پر خطری را برای صدها هزار نفری که روزانه از اتوبوس استفاده می‌کنند به وجود آورده است.

در یک چنین وضعیتی دار و دسته‌های حکومتی در شهرداری، شورای شهر و صاحبان شرکت‌ها، قصد افزایش ۳۰ تا ۳۵ درصدی کرایه‌ها را در سر دارند. مردم به افزایش کرایه‌ها و این وضعیت اتوبوس‌ها معترض بوده و خواهان رسیدگی مسئولان به این وضعیت و رفع مشکلات حمل‌ونقل شهری می‌باشند.

در جلساتی که دار و دسته‌های حکومتی برای افزایش کرایه‌ها برگزار کرده‌اند، به دلیل آنچه که جلوگیری از "تنش با مردم" نامیده‌اند، فعلاً ناچار شده‌اند دست نگه‌دارند. نتیجه این اختلافات باند‌های حکومتی که تأثیر مستقیم اعتراض و نارضایتی مردم می‌باشد، باعث شده که در شورای شهر

اختلافات اوج گرفته و پیشنهاد افزایش ۳۰ تا ۳۵ درصدی کرایه‌ها با مخالفت اعضای شورا روبرو شود. بعد از روزها جر و بحث و بخشا زد و بند بین شورای شهر تبریز با شهرداری و شرکت‌های اتوبوس‌رانی، شورای شهر با افزایش ۲۵ درصدی کرایه‌ها موافقت کرده است. احتشام حاجی پور عضو کمیسیون عمران و شهرسازی تبریز ضمن تأیید اختلافات باندهای شهرداری گفته است: "افزایش ۲۵ درصدی کرایه اتوبوس‌ها در شرایط فعلی در بین مردم تنش و جو روانی ایجاد می‌کند."

تعدادی از مردم در گفتگو با رسانه‌های حکومتی ضمن ابراز نارضایتی از افزایش کرایه، خواهان سرو سامان دادن به وضعیت اسفناک اتوبوس‌رانی شده‌اند. مردم

می‌گویند در حالی که شهرداری و مقامات شهر مدام مردم را دعوت می‌کنند که برای جلوگیری از آلودگی هوا از ماشین شخصی استفاده نکرده و از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده نمایند، هیچ توجهی به بهبود وضعیت اتوبوس‌ها و سرو سامان دادن به آن‌ها انجام نمی‌دهند. خود اتوبوس‌های غیراستاندارد و کهنه و ناامن یکی از بزرگ‌ترین آلوده‌کنندگان هوای شهر می‌باشند. در واکنش به این وضعیت و بخشا اعتراضات مردم، شهرداری تبریز اعلام کرده که نیاز به بیش از هزار دستگاه اتوبوس دارد و در توجیه افزایش کرایه‌ها گفته است: "برای خرید اتوبوس و سرو سامان دادن به این وضعیت نیاز به افزایش کرایه‌ها می‌باشد."

خود مردم هم می‌دانند که این‌ها

توجهی بیش نبوده و این باندها فقط قصد سرکیسه کردن مردم را دارند. این حق مردم تبریز است که از امکانات حمل‌ونقل خوب و با استاندارد بالا برخوردار باشند. باندهای حکومتی در این شهر نظیر همه جای دیگر ایران اهمیتی به تأمین و فراهم آوردن امکانات حمل‌ونقل خوب نمی‌دهند. برای این جانان سودآوری و افزایش کرایه‌ها و تحمیل بدترین وضعیت ممکن بر زندگی و کار مردم، اولویت اولشان می‌باشد. مردم برای رسیدن به همه خواسته‌هایشان، از جمله برخورداری از وسایل حمل‌ونقل شهری با استاندارد بالا و با امنیت چاره‌ای جز اعتراض و مبارزه و تحمیل مطالباتشان به این حکومت ندارند. این حکومت فقط زبان زور و اعتراض را می‌فهمد.***

بیش از ۱۱۷ هزار تحصیل کرده بیکار در استان آذربایجان غربی



این آمار را مقامات استانداری رژیم در ارومیه اعلام کرده‌اند. البته به این آمار و ارقام مقامات استانداری و ادارات مربوطه نباید اطمینان کرد. رقم واقعی بیکاران تحصیل کرده در سراسر ایران به میلیون‌ها نفر می‌رسد. آذربایجان غربی با جمعیتی بیش از سه میلیون نفر بر اساس آمار و ارقام وزارت کار رژیم، جزو یکی از بالاترین رده‌های دارنده آمار بیکاری تحصیل‌کردگان می‌باشد. این استان در ردیف ۱۶ از نظر رشد بیکاری قرار دارد.

مسئول این بیکاری دولت و مقامات محلی و سیاست‌هایشان می‌باشد. خود مقامات استان بارها اعلام کرده‌اند که از تعداد بیش از سه هزار واحد تولیدی، ۴۵ درصد تعطیل، ۴۰ درصد زیر ظرفیت، یعنی در آستانه تعطیلی فعالیت می‌کنند. مقامات استان هم بی‌شمارانه در توجیه عدم سرمایه‌گذاری برای اشتغال در این منطقه به «فاکتورهای امنیتی بودن» اشاره می‌کنند.

می‌گذرد، مناطق غرب کشور «بودجه‌های ویژه» نیز دریافت می‌کنند. این بودجه‌های ویژه مستقیماً صرف تجهیز دم و دستگاه، سپاه و ارتش و نیروهای سرکوبگر رژیم در منطقه می‌باشد. علاوه بر این بزرگ‌ترین کارفرما و صاحبان صنایع در منطقه غرب کشور، قرارگاه خاتم، کوثر و سپاه می‌باشند. میلیاردها تومان پول صرف این مافیای قدرتمند نظامی و اقتصادی می‌شود. در دوره احمدی‌نژاد، صادق محصولی وزیر کشور در رأس این باندها بوده است. وی ۶۰۰ میلیارد تومان پول از این طریق به دست آورده است. اشتغال برای حکومت جانیان و تأمین رندگی مردم هیچ موقع اهمیتی نداشته است. اولویت این‌ها تثبیت حکومت کثیفشان، سرکوب و نظامی کردن منطقه، در کنار دزدی‌های کلان می‌باشد.***

۴۰ هزار معتاد ثبت شده در آذربایجان شرقی وجود دارد.

شبستری معاون امنیتی استانداری رژیم این هفته اعلام کرد ۴۰ هزار معتاد ثبت شده در استان وجود دارد. وی در ادامه ناچار به اعتراف شده؛ «بدون شک آمار واقعی معتادان به مراتب بیشتر از این آمار است».

اعتیاد و گسترش آن در کشور نتیجه سیاست‌های کثیف جمهوری اسلامی می‌باشد. بیکاری، بی‌افقی از آینده، نداشتن امید به زندگی در حکومت اسلامی سرمایه‌داران، از دلایل اصلی این معضل اجتماعی می‌باشد. مافیای مواد مخدر که در رأس آن خود باندهای حکومتی از سپاه، بسیج و وزارت اطلاعات و کشور دست دارند، سالانه میلیون‌ها دلار از طریق توزیع و پخش آن درآمد کسب کرده و میلیون‌ها نفر را معتاد کرده و رسماً به گسترش بلای خانمان‌سوز اعتیاد مباردت

می‌کنند. موضوع دست داشتن حکومت در تجارت مواد مخدر را خود باندهای حکومتی بارها به آن اعتراف کرده‌اند.

اعتیاد در ایران جرم است و حکمش اعدام می‌باشد. با این قانون کثیف هر ساله صدها نفر به اتهام اعتیاد دستگیر و اعدام می‌شوند. مصرف‌کنندگان مواد مخدر قربانیان سیاست‌های سرکوبگرانه حکومت هستند. قاچاقچیان بزرگ مواد مخدر و سوداگران مرگ در همه جای حکومت پست‌های مهم دارند. شبکه تولید و پخش مواد مخدر رسماً در دست حکومت و باندهایش می‌باشد. جناب شبستری و شرکایش در استانداری به خوبی می‌دانند در رأس این شبکه‌ها چه کسانی هستند.

سیاست استانداری آذربایجان شرقی در برخورد

به اعتیاد هم عین سایر شهرهای ایران، دستگیری، سرکوب، زندان، اعدام و اردوگاه‌های اجباری ترک اعتیاد می‌باشد که به درست در میان مردم به اردوگاه‌های مرگ معرف شده‌اند. از جمله این اردوگاه‌های ترک اجباری اعتیاد می‌شود به ۴ اردوگاه ترک اعتیاد در مشکین‌شهر، یک اردوگاه در نیر اشاره کرد. اردوگاه‌های ترک اجباری دیگری در دست احداث می‌باشد. شرایط حاکم در این اردوگاه‌ها به شدت غیرانسانی و سرکوب‌های وحشیانه است. دستگیرشدگان در این اردوگاه‌ها به مرگ تدریجی محکوم شده‌اند. رژیم بخشی از هزینه‌های مزبور به «مداوای معتادان» را به زور از خانواده‌های این بیماران اخاذی می‌کند.***

دریاچه ارومیه خشک شد! چه باید کرد؟ (بخش دوم)

فراز آزار

ادامه از صفحه اول

تبعات امداد جاده میانه‌گذر در خشک شدن دریاچه ارومیه:

سنگ و خاک می‌ریزیم در کف لجنی دریاچه فرو می‌رود و معلوم نیست که ما باید تا کی این کف دریاچه را پر کنیم تا کوهی که در بستر دریا درست می‌کنیم سر از آب بیرون بیاورد!

آنچه گفته شد، بخش دیگری از اجرای فاجعه خشک شدن دریاچه بود.

در بخش بعدی به تبعات خشک شدن دریاچه در زندگی مردم منطقه خواهیم پرداخت. ***

اولین اقدامات از سال ۱۳۶۰ شروع گردید. در این طرح در کوتاه‌ترین عرض آبی دریاچه یعنی در فاصله ۳۵ کیلومتر، فقط ۳ کیلومتر در عمیق‌ترین قسمت دریاچه پل در نظر گرفته شد و دستور بر این بود که مابقی عرض دریاچه را با خاک و سنگ پر کنند. این قسمت طرح بدترین بخش طرح از نظر به هم زدن وضعیت اکوسیستم زیست‌محیطی دریاچه بود.

با پر کردن وسط دریاچه باهدف ایجاد مسیر خشکی برای ترافیک زمینی ماشین و قطار (در وسط باندهای رفت و برگشت آن)، تعادل آبی دریاچه در شمال و جنوب آن به هم خورد و دومین عامل خشک شدن دریاچه رقم زده شد. برخی این دومی را به عنوان عامل اصلی خشک شدن تلقی می‌کنند، در صورتی که عامل اصلی بسته شدن مسیرهای تأمین آب به دریاچه است!

برای اجرای جاده وسط دریاچه از طرف تبریز ۱۲ کیلومتر و از طرف ارومیه ۲۰ کیلومتر از عرض دریاچه باید با صدها میلیون تن سنگ و خاک پر می‌شد. در دو طرف این مسیر دو کوه هم‌جوار دریاچه از بین رفته و سنگ و خاک آن در داخل دریاچه ریخته شد. در این رابطه لازم است توضیح دهم که برای ایجاد این باند خاکی که از سطح دریا بیرون بزند، یک هرم عظیم باقاعده‌ای وسیع از خاک و سنگ در وسط دریاچه باید ایجاد می‌شد، تا در رأس این هرم این جاده درست و قابل‌استفاده گردد. نکته مهم دیگر در این رابطه کف لجنی دریاچه است که پر کردن آن با سنگ و خاک را خیلی مشکل می‌کرد و به همین دلیل قاعده هرم ذکرشده، عرضی با مترها بالا از کف دریاچه را پوشش می‌داد که از نظر به هم زدن اکوسیستم دریاچه اهمیت زیادی دارد.

نویسنده این سطور خود شاهد تردد هزاران کامیون برای پر کردن دریاچه بوده است و دقیقاً به یاد دارم که کارکنان اداره راه می‌گفتند که ما هر چه

سال اول - شماره دوازدهم

۲ خرداد ۱۳۹۳ - ۲۳ مه ۲۰۱۴

سر دبیر: سهند مطلق

تلفن:

+۴۴۷۹۱۵۱۷۸۲۱۹ / +۴۴۷۹۳۰۳۴۵۲۱۰

ایمیل:

Sahand.publication@gmail.com

کمیته آذربایجان حزب کمونیست کارگری

<http://sahandpublication.wordpress.com/>

www.facebook.com/sahandkomiteazarbaijan

سهند هر هفته شنبه‌ها منتشر می‌شود

سهند را بخوانید و به دوستانتان معرفی کنید



مشخصات ماهواره هات برد:
فرکانس ۱۱۲۰۰ - اف ای سی ۵/۶ عمودی
سیمبل ریت ۲۷۵۰۰
شبکه negah e shoma

تلویزیون کانال جدید در سایت
GLWIZ زیر اسم NEGAH E
SHOMA نیز قابل مشاهده است.
WWW.GLWIZ.COM

برنامه مستقیم کانال جدید به زبان ترکی

تهیه کننده و مجری: محسن ابراهیمی

هر هفته شنبه‌ها

۹ تا ۱۱ شب تهران ۶:۳۰ تا ۸:۳۰ اروپای مرکزی

این برنامه همزمان در اینترنت قابل دسترسی است

ایمیل: nctv.tamas@gmail.com

تلفن تماس: ۱۳۱۰۸۵۶۹۸۹۷+