

مشکلات متعدد کم‌آبی در جنوب استان بوشهر



مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: سد باغان در تأمین آب آشامیدنی منطقه، پالایشگاه فجر جم، ذخیره روان آب‌ها، و تأمین آب طرح‌های کشاورزی و گردشگری نقش مهمی خواهد داشت.

پیشرفت ۸۳ درصدی احداث سد باغان

مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای بوشهر نیز در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار داشت: در استان بوشهر طرح‌های مهمی در زمینه ساخت سدها در دست اجرا است که تلاش داریم با تأمین اعتبارات مورد نیاز شاهد تسریع در تکمیل آنها باشیم.علی‌محمدی سد باغان را یکی از پروژه‌های مهم حوزه آب استان بوشهر دانست و بیان کرد: روند قابل قبولی را در اجرای این پروژه شاهد هستیم که هم‌اکنون به پیشرفت حدود ۸۳ درصدی رسیده است. وی سد باغان را یکی از مهمترین طرح‌های توسعه منابع آب استان بوشهر دانست و ادامه داد: این سد از نوع بتنی RCC و حجم مخزن آن معادل ۳۲ میلیون مترمکعب است. مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای بوشهر با اشاره به پیشرفت قابل توجه سد باغان افزود: این سد با ارتفاع ۵۸ متر، طول تاج ۳۱۰ متر و عرض هشت متر نقش مهمی در تأمین آب شرب، آب کشاورزی و آب مورد نیاز صنعت خواهد داشت.

لزوم تسریع در ساخت سد استاندارد بوشهر نیز در نشستی که با مدیرعامل شرکت ملی گاز ایران داشت، وضعیت پروژه سد باغان را مورد اشاره قرار داد و اظهار داشت: پروژه سد و خط انتقال آب از سد باغان با سرعت بسیار مطلوبی در حال انجام است.

احمد محمدی‌زاده خاطرنشان کرد: ضروری است تا با همکاری ضماغف شرکت گاز استان، اجرا طرح خط انتقال آب از سد باغان تسریع و تکمیل تا در فصل گرما زمینه مشکل کم‌آبی این مناطق برطرف شود.

وی برطرف شدن مشکلات آب شرب شهرها و روستاهای استان را در اولویت برنامه‌های استان دانست و تصریح کرد: در این راستا پروژه‌های مهمی در دست اجرا است که پیش‌بینی می‌شود برخی از آنها تا قبل از فصل گرما وارد مدار تولید و بهره‌برداری شود. | مهر

مدیرکل بیمه سلامت بوشهر مطرح کرد:

بوشهری بدون بیمه درمانی نباید داشته باشیم

نویسی الکترونیکی بود هیئت دولت تعرفه‌ای را در جهت ترغیب و تشویق پزشکان به منظور جبران هزینه‌های جانبی نسخه نویسی الکترونیکی تعریف کرد تا پزشکان مبلغی بیشتر از تعرفه ویزیت دریافت کنند.

هزینه بیمه شدگان سلامت در بوشهر ۱۱۴ میلیارد تومان بوده است
مدیرکل بیمه سلامت استان بوشهر گفت: هزینه درمانی نه ماهه امسال بیمه شدگان سلامت در استان ۱۱۴ میلیارد تومان بوده که ۶۱ درصد معادل ۷۰ میلیاردتومان آن مربوط به بیماران بستری و ۳۹ درصد آن معادل ۴۴ میلیارد تومان مربوط به بیماران سرپایی بوده است.
رضانی هزینه‌های قطعی کرونا طی این مدت را ۳۱ میلیارد تومان تومان اعلام و خاطر نشان کرد: همچنین امسال تاکنون ۲۱۰ میلیارد تومان مطالبات موسسات تشخیصی درمانی طرف قرارداد بیمه سلامت استان بوشهر پرداخت شده که ۱۲۲ میلیارد تومان آن هزینه‌های سال جاری و ۴۸ میلیارد تومان آن مربوط به بدهی‌های سال‌های قبل بوده است.

پوشش ۹۰ درصدی هزینه درمان ناباوروی
وی با اشاره به پوشش ۹۰ درصدی هزینه های درمان ناباوروی توسط بیمه سلامت گفت: این سازمان خدمات ناباوروی را تا چهار میلیون و صد هزار تومان در بخش دولتی و ۶۱ میلیون و نصد هزار تومان در بخش عمومی غیردولتی و خصوصی تحت پوشش قرار می‌دهد.
وی افزود: این تعهدات شامل ویزیت، پاراکلینیک، لوازم مصرفی و اقدامات تشخیصی-درمانی برای زوجین ناباورور و بسته‌های خدمتی شامل ۴. gif، ۴. gif، ۴. gif و انتقال جنین است و تنها بخشی می‌باشد که تعرفه غیردولتی هم

هر چند طی سال‌های اخیر کم‌آبی به مشکلی مشترک در سراسر کشور تبدیل شده است ولی در استان بوشهر این مشکل خاص‌تر و سخت‌تر است؛ این استان علاوه بر کمبود آب کشاورزی در زمینه آب شرب و آب صنعتی هم با مشکل و چالش‌های فراوانی روبرو است.
بخش زیادی از روان‌آب‌های ناشی از بارندگی در سطح استان بوشهر و همچنین بارش‌های استان‌های همجوار نظیر فارس و کهگیلویه و بویراحمد بدون اینکه استفاده‌ای از آنها صورت گیرد مستقیم وارد دریا می‌شوند.
گفته می‌شود هر سال بیش از دو میلیارد مترمکعب روان‌آب استان بوشهر راهی دریا می‌شود.
در این شرایط ساخت سد از هر پروژه‌ای برای استان بوشهر مهم‌تر و حیاتی‌تر است؛ اقدامات خوبی در استان برای توسعه سدها صورت گرفته است و نیاز است با تلاش مسئولان دولتی و نمایندگان مجلس، اعتبارات مورد نیاز برای این طرح تأمین شود.
یکی از سدهای مهم استان بوشهر، سد باغان در جنوب استان بوشهر است که حجم مخزن سد ۳۲ میلیون مترمکعب است و برای تأمین بخشی از آب شرب و صنعت در شهرستان جم و آب کشاورزی شهرستان دشتی ساخته می‌شود.

وزارت نفت در حوزه آب نقش‌آفرینی کند

رئیس مجمع نمایندگان استان بوشهر در مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خبرنگار مهر بر لزوم تأمین آب مورد نیاز در نقاط مختلف استان بوشهر تاکید کرد و تکمیل سدها را به عنوان یکی از مهمترین راهکارها در این زمینه دانست.
حجت‌الاسلام موسی احمدی با اشاره به ساخت سدهای مختلف از جمله سد باغان، سرچشمه در جنوب استان بوشهر بیان کرد: این سد نقش مهمی در تأمین آب شرب، کشاورزی و صنعت دارد که تکمیل آن زمینه رفع یکی از مشکلات مهم جنوب استان بوشهر را فراهم می‌کند.
وی با اشاره به اینکه حضور صنعت و شرکت‌های مربوط به وزارت نفت باعث کمبود آب در جنوب استان بوشهر شده است افزود: انتظار می‌رود وزارت نفت و به‌ویژه شرکت ملی گاز در زمینه تأمین آب در جنوب استان اقدامات لازم را داشته باشد.
رئیس مجمع نمایندگان استان بوشهر در



طولانی‌ترین تونل جهان از بوشهر؛ جاه طلبانه یا شوخی بزرگ؟

یا جاده‌ای اساسا مضحک است. هنوز فناوری‌ای وجود ندارد که از نظر صرفه اقتصادی، مسیر خشکی را به‌صرفه‌تر از مسیر دریایی کند. صادرات CNG هم با فناوری‌های کنونی محلی از اعراب ندارد.

از طرفی، غیرعقلانی است که یک تونل ۱۰۰ میلیارد دلاری صرفا ایجاد شود تا گاز را از طریق خط لوله انتقال بدهد. چرا که می‌شد به جای تونل خودرویی یا ریلی، از ابتدا یک خطلوله زیرآب برای انتقال گاز قطر به ایران و بعد هم اروپا طراحی کرد که هزینه‌اش شاید یک دهم طرح بالا باشد.

طرح‌های رویایی امارات

اما قطر تنها کشوری نیست که طرح‌هایی تا این اندازه جاه‌طلبانه در سر دارد. امارات متحده عربی حدود سه سال پیش، صبحت از یک تونل زیر آبی به طول دو هزار کیلومتر (یعنی تقریبا ۵۲ برابر طولانی‌تر از «تونل مانش») به میان آورده بود که می‌توانست شهر «بمبئی» در هند را به «فجیره» در امارات متصل کند. امارات که حالا روابط را با رژیم اسرائیل هم بهبود بخشیده، طرحی مشابه و البته منطقی‌تر هم روی میز دارد. این دو قصد دارند با ایجاد یک خط ریلی بین «ابوظبی» تا «حیفا»، خلیج‌فارس را به دریای مدیترانه متصل کنند.

امارات، طرحی جاه‌طلبانه برای اتصال «بمبئی» در هند به «فجیره» از طریق تونلی به طول ۲ هزار کیلومتر داشت. این مسیر البته قرار است از خاک عربستان‌سعودی و اردن هم عبور کند. در حالی که دومی هنوز مشکلاتی بنیادین با اسرائیل دارد و همین مساله ممکن است جلوی اجرای طرح را بگیرد. در هر حال، اگر قرار باشد کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از راه ریل به دریای مدیترانه متصل شوند، اهمیت استراتژیک تنگه هرمز به شدت کاهش پیدا می‌کند.

آیا هدفی بزرگ‌تر در میان است؟

اما می‌توان این‌طور هم فرض کرد که هدفی سیاسی (و نه صرفا اقتصادی) پشت قضیه باشد. آن هم تازه با این شرط که تونل دریایی ایران-قطر اساسا قرار باشد از روی کاغذ به صحنه اجرا برسد. هدف، ممکن است اتصال شبه‌جزیره عربستان به اروپا باشد. در واقع، ایران و قطر، طرحی مشابه طرح امارات و اسرائیل روی میز گذاشته‌اند تا با آن مقابله کنند. در میان کشورهای عرب‌زبان در خلیج فارس، قطر با عربستان‌سعودی که به نوعی قدرت برتر در آن منطقه حساب می‌شود، ساز ناوک می‌زند. (تحریم همه‌جانبه قطر در سال ۲۰۱۷ میلادی را به یاد بیاورید.) موقعیت جغرافیایی ایران موجب شده که قطر و امارات، به دنبال اتصال خاکشان به اروپا یا دریای مدیترانه از طریق خاک ایران باشند.

از آن‌سو، قطر (و تا حدی هم امارات و عربستان) در حال بازسازی روابطشان با ایران هستند. علاوه بر این، طرح انتقال کالاها از امارات به ایران و سپس از خاک ایران به ترکیه و بعد هم اروپا، چندی پیش روی میز قرار گرفته بود.

بازی دو سر برد برای ایران؟

واقعیت این است که مسیر یک تونل دریایی میان ایران و امارات متحده عربی، کوتاه‌تر از همین مسیر میان ایران و قطر است. اقتصاد امارات هم به مراتب بزرگ‌تر از اقتصاد قطر است. در واقع، ایران صرفا نمی‌خواهد شاهد نفوذ اسرائیل در منطقه و از اهمیت افتادن تنگه هرمز باشد. مادامی که این هدف تأمین شود، برای ایران فرقی نمی‌کند که با قطر کار کند یا با امارات.

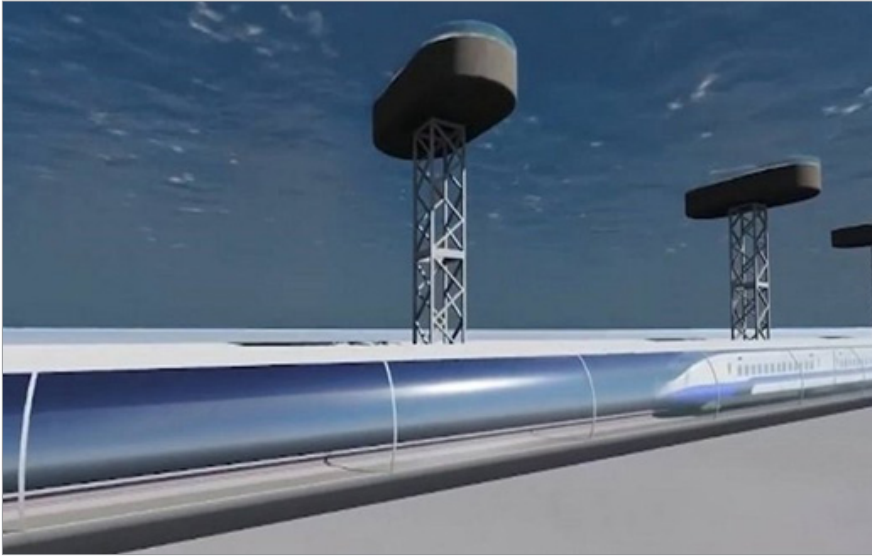
این در حالی است که فرصت ترانزیتی عظیمی در اتصال کشورهای عرب‌زبان خلیج فارس به حوزه مدیترانه، ترکیه، روسیه و اروپا وجود دارد. هر چه باشد، این یک فرصت بی‌نظیر برای ایران است: چه با امارات، چه با قطر، چه از طریق دریا، چه از زیر دریا، ایران می‌تواند جنوب خلیج فارس را به اروپا متصل کند. باید منتظر بازی ایران بود.

دست‌کم حدود ۵ برابر طولانی‌تر از طولانی‌ترین تونلی است که بشر تاکنون زیر آب حفر کرده است.

اول رویاپردازی، بعدا هم شاید مهندسی

جدا از این‌ها، یکی از موضوعات مهمی که در ساخت این تونل فرضی میان ایران و قطر کمترین اشاره‌ای به آن نشده، جزئیات فنی آن است: این تونل قرار است ریلی باشد یا جاده‌ای؟ قرار است دوطرفه باشد یا یک‌طرفه و مهم‌تر از همه اینکه هزینه این طرح علمی-تخیلی را چه کسی قرار است بپردازد؟

«تونل مانش»، مسیر رفت و برگشت دارد و هم قطار و هم خودروها می‌توانند در آن تردد کنند. با این همه، هزینه ساخت این تونل که در سال ۱۹۹۴ میلادی افتتاح شد و هنوز هم عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های مهندسی در دنیا را یکد می‌کشد، در آن سال حدود ۹ میلیارد پوند انگلیس (حدود ۱۳ میلیارد دلار) بود که با احتساب نرخ تورم، معادل ۱۶ میلیارد پوند (حدود ۲۱ میلیارد دلار) در سال ۲۰۱۹ میلادی است. «تونل مانش» که انگلیس و فرانسه را از زیر آب به یکدیگر متصل می‌کند، طولانی‌ترین تونل زیر آبی در جهان است. اگر صرفا یک تناسب ساده ریاضی برقرار کنیم و از



اجرا هم به خود بگیرد؟

بزرگ‌ترین طرح در نوع خود

کوتاه‌ترین فاصله میان «بندر دیر» در استان بوشهر در ایران و خاک قطر، حدود ۱۹۰ کیلومتر است و این در حالی است که طولانی‌ترین تونلی که تاکنون در جهان ساخته شده، تونلی به طول حدود ۱۳۷ کیلومتر است که البته خودرویی هم از آن عبور نمی‌کند. تونل یا قنات «دلاور» (Delaware Aqueduct) در آمریکا، طولانی‌ترین تونل زیرزمینی در جهان است که در سال ۱۹۴۵ میلادی ساخته شده، اما صرفا برای انتقال آب طراحی شده است. طولانی‌ترین تونلی ریلی جهان هم همین اواخر، در سال ۲۰۲۰ میلادی، در «چنگدو» (Chengdu) در چین افتتاح شد و بخشی از متروی این شهر است. طول این تونل حدود ۶۸ کیلومتر است. طولانی‌ترین تونل جاده‌ای جهان هم «تونل لردال» (Lærdal Tunnel) در نروژ است که حدود ۲۴ کیلومتر طول دارد.

«تونل مانش»

طولانی‌ترین تونل زیر آب در جهان هم «تونل مانش» است که انگلیس و فرانسه را از زیر «کانال آبی مانش» به یکدیگر وصل می‌کند. (البته انگلیسی‌ها خوش دارند آن را «کانال تونل» Channel Tunnel بنامند.) طول بخشی از این تونل که زیر آب قرار می‌گیرد، تنها حدود ۳۸ کیلومتر است. به این ترتیب، تونلی که ایران و قطر در مورد آن صحبت می‌کنند،