

ابوالقاسم رحمانی

دبیر گروه جامعه

در ادامه گفت‌وگوها و مصاحبه‌های تفصیلی با چهره‌های برجسته حوزه اجتماعی و محیط‌زیست، به سراغ حسین آخانی، گیاه‌شناس، بوم‌شناس، فعال و کارشناس محیط‌زیست و عضو هیات علمی دانشگاه تهران رفتم. تا در ارتباط با آخرین مسائل روز در حوزه محیط‌زیست با ایشان گفت‌وگو داشته باشیم و مشخصا درباره ماجرای سد **چم‌شیر که اخیرا حواشی زیادی در پی داشته است صحبت کنیم. این پژوهشگر محیط‌زیست و استاد گیاه‌شناسی دانشگاه تهران از منتقدین آگیرِی این سد است.**

۱۱۱

اگر اجازه دهید برای ورود به بحث ابتدا درباره مساله آلودگی هوا با شما صحبت کنیم، بعد سراغ ماجرای آب و سد چم‌شیر برویم، می‌توان گفت از دهه ۳۰ درگیر آلودگی هوا هستیم. چرا هوای تهران به این شکل است؟

اگر هوای تهران، اراک، اصفهان و تبریز آلوده است، به این دلیل است که هوای مدیریت ما آلوده است. تا زمانی که مدیرانی نداشته باشیم که به دانش اعتقاد داشته باشند؛ مدیرانی که دنیایده‌باشند و در حل مسائل علایق جناحی و سیاسی را در نظر بگیرند، تا چنین مدیرانی نداشته باشیم انتظار اینکه هوای شهر پاک شود، واقع‌بینانه نیست. سال‌های زیادی است که درباره آلودگی هوای می‌نویسم، من متولد اراک هستم که از آلوده‌ترین شهرهای کشور است، با وجود اینکه جمعیت کمی دارد به خاطر صنایعی که در آنجا وجود دارند و به‌طور مشخص در زمستان‌ها به‌دلیل نیروگاهی که آنجا هست و مازوتی که در آن نیروگاه می‌سوزانند، این آلودگی وجود دارد. من با پوست و گوشت و استخوان خود مساله آلودگی را احساس کرده‌ام و در عین حال سال‌های زیادی را در خارج از کشور، در اروپا و آمریکا زندگی کرده‌ام، تقریبا می‌توانم بگویم حل مساله آلودگی در شهرهای ما از ساده‌ترین مسائل کشور است، مگر اینکه مدیریت کشور ما قادر نباشد یا نخواهد مساله آلودگی را حل کند، تا این مساله را حل نکنند باقی مسائل کشور مثل مساله آب را قادر نخواهند بود، حل کنند.

طبق آمار و اعدادی که می‌دهند وسایل نقلیه عمومی را به عنوان عامل اصلی آلودگی هوا معرفی می‌کنند و سراغ باقی مسائل اعم از نیروگاه‌ها و پتروشیمی و... می‌روند. اگر بخواهیم در فضای ارانه راهکار برویم، برای عبور از این وضعیت به‌صورت اورژانسی، کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت چه راهکاری می‌توان ارائه داد؟ به‌سیستم مدیریتی برقرض اینکه عاقل باشد و نخواهد تصمیم بگیرد راهکار چیست؟

من زیست‌شناس هستم. انتظار نداشته باشید برای شما مسائل فنی ترافیک را تشریح کنم اما خیلی ساده بیان کنم که هر خودرو در انتخابیه اروپا به‌طور متوسط در سال ۱۱ هزار کیلومتر راه می‌رود، درصورتی که در ایران ۲۰ هزار کیلومتر می‌رود یعنی تقریبا هر خودرو ما دوبرابر یک خودروی اروپایی حرکت می‌کند. ممکن است خودروی ما با نظر کیفیت پایین‌تر باشد، اگر استاندارد خودروهای ما نصف استاندارد خودروهایی باشد که در اروپا حرکت می‌کنند به این معناست که به‌طور انوماتیک با یک حساب سرانگشتی ۷۵ درصد میزان آلودگی هوای ما بیشتر از شهرهای اروپائی است. ما باید چه کنیم؟ باید این میزان حرکت را کاهش دهیم. من هم دوچرخه‌سواری می‌کنم و هم خودرو دارم. من کلا ۴۱ هزار کیلومتر با خودروی خودم رفتم. یعنی سالی هشت‌هزار کیلومتر رفتم‌ام و این میزان را در شهر هم تردد دارم تقریبا به اندازه من از شهر تردد داشتم و معمولا در سفرهایی که به شهرستان می‌روم یا با خانواده مسافرت می‌روم از ماشین استفاده می‌کنم. اروپایی‌ها همین کاری را انجام می‌دهند که من کردم، چون شش‌سال در آلمان زندگی کرده‌ام، اوضاع آمریکا را بیان نمی‌کنم، چون کاملا متفاوت است. کشور ما از استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی الگویی آمریکایی دارد. در اروپا این طور نیست، کسانی که خودرو دارند تقریبا به اندازه من از خودروی شخصی خود استفاده می‌کنند، یعنی داخل شهر استفاده از خودرو را به حداقل می‌رسانند، به این دلیل که حمل‌ونقل عمومی در آنجا کاملا فراهم است، حمل‌ونقل عمومی که سسه‌ویژگی اصلی دارد؛ کاراست، سرعت بالا و قیمت مناسبی دارد. وقتی این ویژگی‌ها را داشته باشد، دیگر دلیلی ندارد فرد از ماشین شخصی‌اش استفاده کند. در کشور ما به‌دلیل متعده که فکر نمی‌کنم مدتی هم هست، مدیران نمی‌خواهند مردم از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند و کلا با حمل‌ونقل عمومی و با وسایل نقلیه پاک مثل دوچرخه مشکل دارند. علت این امر را نمی‌دانم.

شاهدید که ملبمان شهری تهران را طوری برنامه‌ریزی می‌کنند که امکان استفاده از دوچرخه برای شما میسر نشود، حتی استفاده از حمل‌ونقل عمومی تا حدی ناممکن است؛ با اینکه هزینه‌های خیلی خوبی هم در شهر تهران برایش شده است. به‌عنوان مثال ما الان در منطقه گیشا سوارا رو هستیم، دو خط متروی ۷ و ۱۷ کنار منزل ما عبور می‌کنند، ولی امکان استفاده از این مترو برای ساکنان منطقه گیشا اصلا وجود ندارد، به این دلیل که ایستگاه‌ها را طوری طراحی کرده‌اند که ساکنان گیشا نتوانند استفاده کنند! این عناد است یا بی‌اندشی؟ این طور که شنیده‌ام برای برخی ایستگاه‌ها تا ۱۰۰ میلیارد تومان هزینه می‌شود، حتی تصور کنید ایستگاهی را در پارک گفت‌وگو برای مترو احداث کنید و هیچ کسی نتواند از این ایستگاه استفاده کند. از یک‌سو پارک را بسته‌اند تا کسی از طریق پارک وارد نشود و از سوی دیگر ایستگاهی درست کرده‌اند که در آن کلا دوفتر سوار هر قطار می‌شوند.

به یاد دارم در جلسه‌ای بودم، این مساله را با مدیران ارشد شهرداری مطرح کردم، یکی از مشاوران مهم حمل‌ونقل شهرداری آنجا حضور داشت که به آن فرد مشاخره کردم. وی اخیرا به‌عنوان سرپرست وزارت راه و مسکن انتخاب شده بود. من تعجب کردم مدیری که الان در سطح کلان مملکت است و اخیرا در معاونت مسکن و راه بوده، تا این حد با مساله‌ای که بیان می‌کردم ناآشناست.

وقتی در خیابان‌های برلین راه می‌روم، این مشکلات را نمی‌بینم. وقتی در مونیخ راه می‌روم، اینها را نمی‌بینم. من نمی‌بینم آنجا این میزان پیچیدگی وجود داشته باشد. درنظر بگیرید چهار طبقه در ایستگاه مترو پارک گفت‌وگو باید پایین برویم. من حساب کردم وقتی بخوایم چهارطبقه پایین برویم می‌توانم از بالای گیشا تا پایین گیشا پیاده بروم. متاسفانه در بدنه مدیریتی کشور کسانی را داریم که دوست دارند برای کشور خرج تراشی کنند ولی مشکلی را حل نکنند. من معتقدم در یک مدیریت درست شاید با نصف هزینه‌ای، که شهرداری به انحای مختلف خرج می‌کند- می‌شد شهری را ساخت که انسان محووتر باشد و گرفتاری‌های کمتری داشته باشد. اگر بنده بخوام به طریق معمول از خانه به دانشگاه بروم به‌دلیل همین پیچیدگی‌هایی که در مسیرم ایجادشده -که به اعتقاد من به قصد ایجاد هزینه است، نه به قصد رفاه مردم- راهم را دوبرابر می‌کند. اصلی داریم که به آن اصل پارسیمونی گفته می‌شود، این اصل توسط فیلسوف و ریاضیدانی انگلیسی در قرن ۱۴ میلادی به نام ویلیام اوکام معرفی شده که در حل مسائل مدیریتی استفاده می‌شود. می‌گوید اگر می‌خواهید مساله‌ای را حل کنید همیشه درست‌ترین راه حل کوتاه‌تر راه حل است. کافی است با هر وسیله‌ای، چه پیاده، چه با دوچرخه، چه با خودرو، چه با امکانات حمل‌ونقل عمومی در شهر حرکت کنید، در کجا می‌بینید که برای رسیدن به مقصد کوتاه‌ترین راه انتخاب شده است؟ همیشه پیچیده‌ترین راه‌ها را انتخاب کرده‌ایم. به نظر هم چقدر راه‌ها پیچیده‌تر شوند، آنهایی که می‌خواهند منافی داشته باشند، منافع بیشتری کسب می‌کنند.

در ارتباط با ملبلمان شهری یا ساخت شهر همیشه انتقاد می‌کردیم چرا اتوبان می‌سازند و چرا اتوبان ساختن و تونل ساختن افتخار محسوب می‌شود، ولی دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی و پاک این میزان مورد توجه نیست اما ما را به ضد توسعه بودن متهم می‌کردند. توسعه را به‌معنای اتوبان و تونل ساختن می‌دانستند و یکی از سوالات همین است که آیا واقعا توسعه و محیط‌زیست در تقابل با یکدیگر هستند؟

به نظر کسانی که این حرف‌ها را بیان می‌کنند، نمی‌دانند توسعه به چه معناست. توسعه به عقیده من یعنی راحت‌تر زندگی کنم، آرامش بیشتری داشته باشم و از سلامت بیشتری برخوردار باشم. الان حتی در کشورهای غربی و به‌خصوص اروپایی که تکنولوژی در بالاترین سطح خود وجود دارد به این نتیجه رسیده‌اند که اگر محیط‌زیست را نداشته باشیم رفاه و آرامش نداریم. زندگی ما صبح که بیدار می‌شویم تا شب که به خانه برمی‌گردیم چه میزان تنش دارد؟ اینها توسعه است؟ وقتی در خیابان صدای بوق ماشین است و تردد موتورها این حد آرا دهنده‌اند این زندگی نیست. کسانی که این نوع نگاه را دارند هرگز فرصت این را نداشته‌اند که در جایی آرامش را تجربه کنند. این آدم‌ها هرگز نتوانستند لذت پیاده‌روی در خیابان را درک کنند، هرگز نتوانستند لذت استنشاق هوای پاک را در زندگی خود درک کنند، بنابراین کسانی که این مسیر را انتخاب کرده‌اند به مسیر توسعه نرفته‌اند. شهر لندن که یکی از شهرهای بزرگ اروپاست و جمعیت آن از تهران بیشتر است، زمانی یکی از شهرهای آلوده دنیا بود، دوده‌های لندن معروف بود، در لندن اتوبان سازی کردند که مشکل حل شد؟ خبر. من در لندن زندگی کرده‌ام، در لندن هنوز همان اتوبوس‌های قدیمی که ما در زمان قبل از انقلاب و اوایل انقلاب داشتیم، استفاده می‌شود. هنوز این شهر را با این اتوبوس‌ها می‌شناسند. همان اتوبوس‌های دوطبقه‌ای که البته الان مدرن شده‌اند و آلودگی ندارند ولی تغییر نکردند و هنوز همان اتوبوس‌ها مردم را جابه‌جا می‌کند. شما در لندن نمی‌توانید خودرو خود را در فرودگاه پارک کنید، مثل فرودگاه امام یا فرودگاه مهرآباد که وقتی سفر می‌رویم ماشین را در فرودگاه پارک می‌کنیم، درصورتی که در لندن اگر ماشین خود را در فرودگاه پارک کنید، باید شبانه‌روز ۸۰۰ پوند پول پرداخت کنید. ۸۰۰ پوند خیلی است! درصورتی که من حساب کردم اگر ماشینم را در فرودگاه مهرآباد پارک کنم پولی که برای پارکینگ می‌پردازم از پول اسنپ کمتر است. من حساب می‌کنم ماشینم را دو شب در فرودگاه مهرآباد می‌گذارم و راحت می‌روم و برمی‌گردم برای تاکسی هم خرج نمی‌کنم. اما آنجا هزینه‌های استفاده از خودروی شخصی را به‌شدت بالا برده‌اند.

حمل‌ونقل عمومی ما تا کارآمد است. اگر مسیر دوچرخه را درست کنیم که مسیری مناسب و ایمن باشد خیلی‌ها از دوچرخه استفاده می‌کنند ولی سیستم این کار را نمی‌کند. دلیل این امر را نمی‌دانم. هنوز این برای من سوال است و خیلی روی این مساله مطالعه کردم، پرس‌و‌جو کردم. حداقل در دوره قبلی مدیریت شهرداری تهران که ارتباط خیلی نزدیک با مدیریت و شورای شهر داشتم، آنها نیز تلاش‌های زیادی کردند ولی در مدیریت جدید شهرداری تهران تلاش کردیم مدیریتی دارد. چه بلایی سر منابع آبی هرگز اتفاق نیفتاد. چندین بار پیام دادم با به‌صورت خصوصی از یکی از اعضای شورای شهر که دشمن دوچرخه است، علیه دوچرخه صحبت کرده بودند و حامی موتور است، خواشش کردم، دعوت کردم و پیام فرستادم که تنها یک روز با هم در شهر قدم بزنیم اما قبول نکردند، جناب آقای سید محمد آقامیری. درصورتی که خیلی از مدیران و حتی وزرای کابینه‌ها در کشورهای اروپائی با دوچرخه به محل کار خود می‌روند. تا زمانی که مدیران ما این سبک زندگی را تمرین نکنند، هرگز نمی‌توانند آن را اجرا کنند.

از مساله آلودگی هوا که عبور کنیم به ماجرای آب می‌رسیم. اخیرا می‌شنویم کمبود آب به رودبار، همدان، شهرکرد و گیلان رسیده که اگر به من می‌گفتند ده شهر بنویسد که فکر می‌کنید قرا است با تنش آبی مواجه شوند اصلا اسم یکی از اینها را نمی‌نویشم. این هم قطعا علت مدیریتی دارد. چه بلایی سر منابع آبی کشور آمده است؟ آیا دچار کم‌بارشی شده‌ایم؟ یا گیر کار در جای دیگری است؟
مساله آب خیلی پیچیده است. انتظار نداشته باشید امروز پاسخ‌سوال را از من بگیرید. من روستاها هستم، کشاورز زاده هستم و از کودکی با آب، قنات و چاه سروکار داشتم. از خانه قدیمی ما یک جویی عبور می‌کرد و همیشه از آب قناتی که قنات معروف منطقه سنجان اراک بود، استفاده می‌کردیم حتی آب شرب ما نیز از این جوی تأمین می‌شد که بعدا بهداشتی‌تر شد. یکی از اتفاقاتی که برای ما کودکان و نوزادان می‌افتاد این بود که در جوی آب می‌افتادیم، از زیر تونل رد می‌شدیم و کسانی که آن‌ر تونل ظرف و لباس می‌شستند ما را می‌گرفتند. زمانی که انقلاب شد ۱۲ ساله بودم. همان زمان درگیر مسائل آب بودم. به یاد دارم همان زمان مهم‌ترین دغدغه‌ای که ما داشتیم مساله قنات‌ها بود. در ۱۵ سالگی اولین مقاله خود را تحت عنوان قنات‌ها در معرض خطر هستند، در هفتنامه سروش استان مرکزی سال ۱۳۵۹ منتشر کردم. با اینکه گیاه‌شناس و بوم‌شناس شدم، همیشه کارم روی رودخانه‌ها و تالاب‌های شور بود، اکوسیستم‌های آب را بررسی می‌کردم و با چشمان خود اضمحلال این اکوسیستم‌ها را دیدم؛ گونه‌های گیاهی که در تالاب میقان اراک کشف کردم در مدت کوتاه فعالیت حرفه‌ای خود شاهد انقراض آنها بودم که به دلیل مشکلات هیدرولوژی اتفاق افتاد. این را برای شما بیان کردم که بداند سرعت اتفاقات آبی که کشور رخ می‌دهد بسیار بالاست. شاید جمعیت ما از بعد انقلاب کمی بیش از دو برابر شده است، ما حدود ۸۵ میلیون جمعیت داریم و در زمان انقلاب ۳۵ میلیون جمعیت داشتیم که قدری بیش از دو برابر شده است ولی آن چیزی که الان می‌بینیم فراتر است. در زمان انقلاب نسبت شهرتشن ما در روستا نشین‌ها ۳۰ به ۷۰ بود. با مد مد همان توسعه‌ای که دوستان از آن دفاع می‌کنند ۷۳ درصد شهرنشین -۲۷ درصد روستا نشین داریم. شهرنشین شدن برابر با بالا رفتن مصرف آب است یعنی شاید اینها را نتوان با درد رقم توصیف کرد ولی من که هم روستا نشین بودم و هم شهرنشین، این را راحت‌تر می‌توانم درک کنم، می‌توانم راحت‌تر با اتم‌رهایی که مصرف آب را بالا ببرد را محاسبه کنم. اصولا هر چقدر شهرنشین‌تر بشوید ردپای اکولوژیکی شما بیشتر می‌شود، اکولوژیکال فودپرینت شما بیشتر می‌شود، یعنی میزان هکتار زمینی که مورد نیاز است تا زندگی یک فرد را تأمین کند. کسانی که در شهر زندگی می‌کنند ردپای اکولوژیکی بیشتری نسبت به کسانی دارند که در روستا زندگی می‌کنند. این یک سوی ماجراست و سوی دیگر مساله تغییر سبک زندگی است.

بعد از انقلاب خیلی از مدیران کشور ما روستا زاده بودند، البته این افتخار است من هم روستایی بودم و به این افتخار می‌کنم اما در جامعه ما روستایی بودن برابر با دهاتی بودن بود و همین مساله باعث شد که مدیران روستا نشین ما همیشه فکر کنند مردم آنها را دهاتی می‌دانند و به همین دلیل به تغییر روستای خود به شهر اقدام کردند. اگر دقت کنید بسیاری از روستاهای ما شهر شدند، چراکه مدیرانی که از آنجا بلند شدند نمی‌خواستند روستایی باشند من جمله محل تولد من هم یک روستا بود اما الان اگر بگویم آنجا روستاست هم محلی‌ها من به بخوردم می‌کنند و می‌گویند شهری هستیم! جاده‌ای در روستای ما هست که من تعداد ماشین‌های که در دقیقه آنجا حرکت می‌کند را با اتوبان‌هایی که در اسپانیا و ترکیه هستند مقایسه کردم، تعداد خودروهایی که از آن جاده روستایی عبور می‌کنند چندین برابر تعداد خودروهایی است که در اتوبان‌های آنکارا و اسپانیا تردد می‌کنند، این به چه معناست؟ یعنی ما سبکی از زندگی برای مردم خود تعریف کرده‌ایم که یکی از افراطی‌ترین سبک‌های زندگی آمریکای است. من معتقد هستم این سبک زندگی مردم را وابسته به خودروهای شخصی کرد و سبک زندگی

دوشنبه ۵ دی ۱۴۰۱ شماره ۳۷۶۹



آخانی استاد دانشگاه تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» مطرح کرد

سدها توهم توسعه می‌دهند

روستایی را از آنها گرفت و با دادن بنزین ارزان و تشویق مردم با ترغیب مردم با مجبور کردن مردم به خرید خودروهای تولید داخل باعث شد ردپای اکولوژیکی ما افزایش یابد. این امر برابر با مصرف آب و انرژی زیاد است. هر سالتی که می‌روم تعداد لامپ‌ها را نگاه می‌کنم در سالتی در اسپانیا سخنرانی داشتم، تعداد لامپ‌ها را که می‌شمردم ۵-۶ عدد بود ولی در سالن‌های تهران تعداد لامپ‌ها گاهی موقع تاده برابر است. در ترکیه اصلا در خیابان چراغ‌های مردم را روشن نمی‌بینید. معمولا افراد در خانه یک لامپ دارند ولی ما در خانه‌های خود تا لا در دست می‌کنیم. لوستر و لامپ‌های زیادی مصرف می‌کنیم، تازه می‌گویند LED استفاده می‌کنیم. مگر LED هم مصرف می‌کند؟ مشکل انرژی و آب از یک جانشات می‌گیرند. یک فکر در وزارت نیرو وجود دارد. متاسفانه همان وزارت نیرویی که اینطور درمورد حیف‌ومیل کردن انرژی برنامه‌مشخصی تعیین نمی‌کند به همان اندازه در زمینه آب متوجه نیست و نمی‌داند وضعیت چطور است. ایران کشور خشکی است و در طول تاریخ همواره این چنین بوده است. این نقل قول معروف داریوش را همه می‌دانند که می‌گفت خاندان ما را از دشمن، دروغ و خشکسالی در امان نگه دارد. ما همیشه با مساله خشکی درگیر بوده‌ایم هرچه در دهه‌های اخیر به‌دلیل افزایش گرمای جهانی مساله خشکی در ایران تشدید شده است و گرچه ما در جایی از جغرافیای کره زمین قرار گرفتیم که اثر گرمایش کره زمین تقریبا دو برابر اروپا ما را تهدید می‌کند، اما الان بیشتر به مرز بحران رسیده‌ایم.

تمام پارادایم سیستم و وزارت نیرو برای حل مشکل آب، سدسازی است. بی‌شمار

سد می‌سازد. درست یا غلط آبی که در کشور خشک باید در زیر زمین نگهداری شود روی زمین و پشت سد می‌آورد و در معرض تبخیر قرار می‌دهد، در معرض شور شدن قرار می‌دهد و از همه مهم‌تر توهم پرابی ایجاد می‌کنند. هر جا که سد ساخته شد در کنار آن شهر گسترش یافت، روستایی‌ها به شهر آمدند و این باعث شد جلوی تغذیه سفره‌های زیرزمینی گرفته شود وقتی هم روستاهایی‌ها بی قنات نداشته باشند مهاجرت می‌کنند.

آنچه از سد چم‌شیر گفته می‌شود و تصویرسازی‌هایی که توسط مقامات درباره آن صورت می‌گیرد با واقعیتهی که ما دیدیم بسیار متفاوت است. سدی سال ۸۸ مجوز می‌گیرد، سال ۹۳ کار اجرایی آن شروع می‌شود، و الان به‌طور حیثیتی و پرسرعت کار آن پیش می‌رود. چند روز پیش آنجا نیز رژه بودند از ابتدای دی‌ماه قرار است آبگیری شروع شود. اینکه چقدر واقعی باشد یا نباشد را تنها خدا می‌داند. این چندمین تاریخی است که بیان می‌شود. حرف مدیران این است که انتقاداتی که می‌شود نازاوست و فعالان محیط‌زیست در انتقادات اشتباه کردند، مجوز اخذ شده و پاسخ انتقادات داده شده، همچنین ۲۳۵ به علاوه ۵۵ میلیون دلار هزینه شده است.

به قول معروف زمین خورده‌اند و تا انتها سینه‌خیز می‌خواهند بروند وزیر بار اشتباهی که کردند نمی‌روند. از نظر شما این سد چه آسیبی در چه حوزه‌های محیط‌زیستی فی‌الحال وارد کرده یا آینده به اهدافی که برای آن ترسیم شده خواهد رسید؟ این سد پنجمین سد بزرگ کشور است که از نظر مهندسی نیز ویژگی‌های خاصی مثل غلٹکی بتنی بودن دارد که در تنگه چم‌شیر ساخته شده. کسانی هم که این سد را ساخته‌اند حداقل در اسنادی که در اختیار ما بوده دیدیم، مقصدشان این بوده که طبق گزارش ارزیابی محیط‌زیستی به ۴ هدف تعریف شده برای ساخت این سد برسند. اولین هدف تأمین آب شرب است، آب شرب شهرهای بین دیلم تا بوشهر. دومین هدف تأمین آب شرب برای زادهای کشور برای دشت لیراوی است. سومین و چهارمین هدف به‌نوعی هدفی بی‌معنی به نظر می‌رسند. گفته شده تأمین آب جنوب استان خوزستان که نمی‌تواند جزء اهداف ساخت این سد باشد؛ چراکه فعلا از طریق همین رودخانه درحال تأمین است. تأمین قهابه زیست‌محیطی هم که گفته شده، نمی‌تواند از اهداف ساخت باشد چرا که این قنابه به‌طور طبیعی در جریان است. اگر بخواهیم براساس همین سندی که دوستان می‌گویند مجوزش را گرفته‌اند صحبت کنیم، این سد برای دو هدف مشخص اول تعریف شده و گویا وزارت نیرو و وزارت جهادکشورزی نیز برنامه مشخصی برای زمین‌هایی که قرار است در دشت لیراوی آبیاری شوند، دارند. مساله جالب اینجاست که وقتی شما به این سد انتقاد کرده و مشکلاتش را بیان می‌کنی، مدیران سد و وزارت نیرو می‌گویند که این سد برای تعدیل شوری آب بنا شده است. خب مشخصی است بعد از اینکه این دوستان مورد انتقاد واقع شده‌اند و گرفتار شده‌اند به‌نوعی این حرف را تشرایشه‌اند.

از زمانی که مطالعات احداث این سد انجام شده و پروژه ساخت شروع شده است، به‌نوعی می‌توان گفت در اکثر مطالعات به مشکلات این سد اشاره شده بود. هم مساله شوری آب را می‌دانستند، هم مساله نمک را می‌دانستند و هم مسائلی نظیر وجود گسل‌های بسیار در آن منطقه و وجود مشکل فرار آب به‌خاطر سازند لایحالی آنجا. همین کارشناسان تلاش بسیاری زیادی کردند که جلوی احداث این سد گرفته شود. در خود وزارت نیرو و شرکت‌هایی که مشاور پروژه بودند، اما به هر صورت معیشت شرکت‌های مشاور این پروژه‌ها به احداث سد گره خورده است. تصور بر این بود که می‌توان با گفت‌وگوی درون سازمانی مساله را حل کرد اما نشد و نتوانستند و به‌طور غیر عادی در سال ۹۲ و ۹۳ که هم‌زمان با مساله سد گتوند بود، ساخت این سد به صورت چراج خاموش شروع شده بود، علی‌رغم اینکه کافی برای وجود این مشکلات موجود بود. اگر دقت کنید خود شرکت آب‌نیور که پیمانکار این سد است، از زمانی که عملیات ساخت این سد را شروع کرده است، مرتب از دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی خواسته است که درباره مساله شوری آب مطالعه انجام دهند. به‌خصوص دوستان ما در دانشگاه‌های تهران و شیراز خیلی از این مطالعات را روی کیفیت آب انجام داده‌اند. سوال اینجا چرا الان این مطالعات انجام شده تا تقریبا همه تأیید کرده‌اند که آب این منطقه شور است اما دوستان دنبال توجیه کردن پروژه هستند. در صورتی که بنده EC از رودخانه زهره در مخزن سد را به شخصه در فصول مختلف اندازه‌گیری کرده‌ام. شوری این آب بین ۲ هزار تا ۲۴۰۰ میکروزیمنس بر سانتی‌متر است، این یعنی آب نه به درد مصرف شرب می‌خورد و نه به درد کشاورزی. البته اگر خود این آب مستقیم استفاده شود می‌توان با آن کشاورزی کرد، اما مساله اینجاست که از سد چم‌شیر تا محل اتصال رودخانه زهره به رودخانه خیرآباد، منطقه‌ای داریم که در آنجا مرتب به شوری آب اضافه می‌شود تا آنجا که آب به ۷ هزار EC می‌رسد، حالا ما در محلی سد احداث کرده‌ایم که دو عامل کاملا طبیعی افزایش شوری را به آب اضافه کرده‌ایم! بنابراین احداث این سد با آن اهدافی که از ساختنش تعریف شده و مورد نظر بود هنجاری ندارد. توجیهاتی هم که به‌عنوان تعدیل آب دارد صورت می‌گیرد کاملا غیرعلمی است به این دلیل که سد کوثر فاصله اندکی با سد چم‌شیر دارد اما آبی که وارد سد کوثر می‌شود یک آب کاملا شیرین EC به ۸۰۰ است. اما همین سد وقتی که آب وارد آن می‌شود، ECش به ۱۸۰۰ می‌رسد، رقمی که هفته قبل خود اندازه‌گیری کردم. به عبارتی این رقم ۳ برابر شده، این درحالی است که دوستان مدعی‌اند می‌خواهند EC آبی که در حدود ۱۲۰۰ است، کم کنند! اگر کسانی که این سد را ساخته‌اند می‌توانند EC رودخانه شور زهره را کم کنند، به نظر باید به آنجا جایزه نوبل داد! نمک را که نمی‌توان از آب گرفت، نمک در آب وجود دارد. با باید نمک را به نحوی در آنجا ذخیره کرد یا متجز کرد. شاید هم منبع آب شیرینی آنجا وجود دارد و ما نمی‌دانیم و این دوستان می‌خواهند ما را سورپرایز کنند! چنین اقدامی عملا امکان‌پذیر نیست چراکه ما با سازند ی مواج‌ه‌ایم که عملا ۶۰ درصد مخزنش سازند گچساران است، آن هم در بخش‌های ۵،۴ و ۶ سازند که بخش‌های نمک‌دار آن هستند و در همین روزی که ما داریم باهم صحبت می‌کنیم،

مدیرمسئول: محمدامین ایچانجانی- **سردبیر:** مسعود فرغی

تلفن وفکس: ۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵) **کدپستی:** ۱۱۳۵۱۳۳۸۱۶

چاپ: چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی: خیابان حافظ، پابین‌تر از جمهوری، روبروی ساختمان بورس، ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

می‌توانید این خبر را اعلام کنید که رخنمون نمکی در نزدیکی مخزن سد چم‌شیر توسط زمین شناسان یافت شده است. چهارشنبه گزارش رسمی آن نیز منتشر می‌شود، البته این رخ‌مون جدید نیست و در مطالعات قبلی سد هم دیده شده بود اما دوستان سعی کردند نادیده بگیرند و بگویند آن شاه‌الله گریه است!

ما درست در وسط این مخزن چشمه‌های شور داریم، توجیهاتی هم که برایش می‌آروند توجیهات کاملا فضاپی و ساینس فیکشن است تا علمی! می‌گویند این یک آب فسیلی است که در اعماق زمین وجود دارد و به بیرون می‌آید، یا اینکه در اثر فشار‌هایی که در آنجا وجود دارد، گچی که درحال تبدیل به انیدرید است، باعث می‌شود که آب آزاد شود. البته بخش‌هایی از این گزاره‌ها می‌تواند درست باشد و در علم نمی‌توان نظر قطعی داد اما مساله این است که ما همین الان در رودخانه زهره قبل و بعد از سد چم‌شیر کاهش آب داریم و در ثانیه حدودا ۹۰۰ لیتر آب کم شده و بعد اضافه می‌شود. خب این آب کجا کم شده و کجا اضافه می‌شود؟ اتفاقا نویسنده این مقاله معاون آب منطقه‌ای کهگیلویه و بویراحمد است، یعنی کسی که خودش الان مدیر آنجاست درمورد رودخانه زهره تحقیق کرده و این مشکل را شناسایی و مقاله کرده است اما دوستان می‌گویند این مشکلات وجود ندارد. واقعیت این است که دلیل دیده نشدن نمک‌ها با گرمش این است که نمک‌ها طی هزاران سال شسته می‌شوند اما درست کمی پایین‌تر از سد لایه‌های نمکی وجود دارد که با آبگیری این سد، این نمک‌ها حل خواهند شد. حال مسائل و مشکلات دیگری مثل گسل‌ها، فرار آب و فروچاله‌هایی که در آنجا وجود دارد همه و همه مشکلاتی‌اند که احداث این سد را زیر سوال می‌برند.

به‌عنوان نکته پایانی چه شان و نقشی می‌توانیم برای سازمان محیط‌زیست در یک چنین وضعیتی قائل باشیم؟ وقتی آقای سلاجقه بعد از دوران عجیب آقای کلانتری انتخاب شد امیدوار شدیم اوضاع بهتر از گذشته خواهد بود. سر ماجرای میان کاله امبدورای به‌بیشتر شد ولی سر ماجرای چم‌شیر فکر می‌کنم سازمان حفاظت از محیط‌زیست کوتاه‌آمده است که شاید به‌خاطر همان مجوزی باشد که سال ۸۸ داده‌اند. با این اوصاف نقش این سازمان را در اتفاقاتی مذکور چطور ارزیابی می‌کنند؟

من یک محیط‌زیستی‌بودم و در این سازمان کار کرده‌ام. از سال ۶۶ تا حدود ۱۳۷۰ در سازمان حفاظت از محیط‌زیست همکاری می‌کردم و خیلی خوب با این سازمان آشنا هستم. دوران مدیران مختلف را تجربه کردم. در زمان خانم ابتکار هم ۶ ماهی در یکی از معاونت‌ها مشاور بودم. تقریبا با بدنه سازمان آشنا هستم. واقعیت این است که سازمان حفاظت از محیط‌زیست علی‌رغم آن ریشه‌های خیلی قوی که دارد و این ریشه‌ها مدیون بنیان‌گذار این سازمان شادوران اسکندر فیروز است، ولی واقعیت این است شرایط این سازمان طی چهار دهه اخیر فاجعه‌آمیز بوده است. آیا تا کنون حتی یک‌بار دیده‌اید مدیر سازمان حفاظت از فعالان خود محیط‌زیست باشد؟ یعنی در ۴۲ سال سازمان حفاظت از محیط‌زیست نتوانسته است یک نفر در بدنه خود تربیت کند یا رشد دهد که دولت او را به ریاست سازمان بگمارد؟ به نظر من مهم‌ترین مشکل این سازمان این است اما مساله دیگر اینکه بودجه سد چم‌شیر را با بودجه سالانه سازمان حفاظت از محیط‌زیست مقایسه کنید. یک سدی که این میزان مساله دارد بودجه‌ای حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان، ۱۲ هزار میلیارد تومان، ۱۶ هزار میلیارد تومان، ۲۰ هزار میلیارد تومان و حتی دو میلیارد دلار هم شنیدیم اما فرض می‌کنیم رقم همان ۳۰۰ میلیون دلار است. حال سازمان حفاظت از محیط‌زیست کلا بودجه سالانه‌اش دو میلیارد تومان است یعنی یک‌ششم یک سد چم‌شیر را با بودجه دارد. نقل قول از آقای محمد حقانی، عضو قدیم شورای شهر می‌کنم که می‌گفت شش هزار میلیارد تومان در زمانی که دلار سه هزار تومان بود خرج پل صدر شد. سازمان حفاظت از محیط‌زیست در مقابل وزارت نفت، وزارت نیرو، شهرداری تهران، شرکت‌های خودروسازی و... مورچه‌ای در برابر فیل است! قدرت ندارد که در مقابل همین ایستادگی کند اگرچه اختیارات قانونی دارد. اما برای اعمال اختیارات قانونی خود باید پول این را داشته باشد که وکیل بگیرد. سازمان حفاظت از محیط‌زیست پول این را ندارد که بنزین ماشین‌های خود را که در این مناطق هستند و از حیات وحش محافظتی می‌کنند تأمین کند؛ پول ندارد که به کارشناس خود بدهد تا گزارش ارزیابی سد چم‌شیر را بخواند وگرنه مطمئن هستم اگر گزارش هزار و ۳۰۰ صفحه‌ای خود بشیر یکبار توسط یک کارشناس رده متوسط سازمان هم مطالعه شده بود، اشکالات آن پیدا می‌شد.

به قول آقای محمد درویش ما نمی‌دانیم چه می‌کنند و ابزاری هم نداریم بفهمیم مسئولان مربوطه کجای این مملکت چه کاری انجام می‌دهند، مگر اینکه خود آنها به مشکلی برنخورند، یکی رسانه‌ای کند تا به گوش ما برسد.

می‌دانید من کجا فهمیدم چم‌شیر شور است و مشکل دارد؟ دو سال پیش یک آقایی پشت در اتاق من آمد و گفت می‌شود دنبال چم‌شیر بروید؟ گفتم چم‌شیر چیست؟ گفت سد چم‌شیر! گفتم من نمی‌دانم سد چم‌شیر چیست و کجاست و نمی‌توانم دنبالش بروم، وقت و پول ندارم. گفت از شما خواش می‌کنم این سد یک گتوند دوم است. گفتم شما چه کسی هستید؟ اسد خود را نگفت. گفتم من کارشناسی بودم که در شرکت‌های مشاور این سد کار می‌کردم و می‌دانم آنجا چه مشکلی دارد. ایشان رفت، چون مدرکی به من نداد من کاری نتوانستم انجام دهم. از او مدرک خواستم گفت نمی‌توانم و جرات ندارم. حتی جرات نداشت خود را معرفی کند. من به خارج از کشور برای فرصت مطالعاتی رفتم و برگشتم، در دوران کرونا یک روز دیگر این بنده خدا پشت در اتاق من نشسته بود و به من گفت درباره چم‌شیر چه کردید؟ گفتم شرکت کاری! گفت چرا کاری نمی‌کنید؟ گفتم من چرا کار نمی‌کنم؟ به هم‌گفتید در شرکت‌های مشاوره‌ای کار می‌کنید وظیفه شماست کار کنید نه وظیفه من به‌عنوان گیاه‌شناس! گفتم من نمی‌توانم، من مطالعه کرده‌ام ولی نمی‌توانم بیان کنم و اگر بگویم برای من هزینه دارد. گفتم شما مدرک هم به من نمی‌دهید. گفت تحقیق کنید. گفتم پول ندارم. من به‌عنوان گیاه‌شناس برنا اینکه به قم بروم و گیاه جمع کنم دولت به من پول نمی‌دهد، آن هم در دوران کرونا که همه چیز تعطیل شد و هیچ‌کس به شرکت‌های چم‌شیر تحقیق نمی‌کرد، دوست مدرک به من بدهید، دو سه برگه آورد و گفت اینها چیزی می‌دانید؟ ایشان فرد دیگری را به من معرفی کرد که آن فرد اسناد مطالعات این سد را در اختیار من قرار داد. وقتی این اسناد را نگاه کردم دیدم چه فاجعه‌ای است و چه پنهان‌کاری‌هایی اینجا وجود دارد، اولین کاری که کردم خودم به چم‌شیر رفتم علی‌رغم اینکه پول نداشتتم. آنجا را دیدم و وقتی دیدم شروع به رسانه‌ای کردن مشاوران کردم، بعدا داستان افشای چم‌شیر هم شروع شد. چرا کسانی که در شرکت‌های مشاور کار می‌کنند باید شرایطشان امنیتی باشد که مساله شوری آب رودخانه را جرات ندارند بیان کنند؟ و چنین فردی باید به من متوسل شود که گیاه‌شناس هستم؟ باقی پروژه‌ها نیز همین است. تصمیم‌گیری‌ها غیرشفاف است. اگر شفاف باشد، روزی که گزارش ارزیابی زیست‌محیطی تهیه می‌شود همان روز در اختیار متخصصان قرار گیرد، این فحایع اتفاق نمی‌افتد.