

## سرمقاله

## آیا خزر به سمت اورمیة شدن می رود؟!



سید فرید پیمان مدیر مسئول

بسا نابودی تدریجی جنگل‌ها رو به رو خواهیم شد.

بحرانی که در مورد دریاچه اورمیة انجام شد شاید در خصوص دریا ی خزر هم تکرار شود. در ایران ده‌ها رودخانه از البرز شمالی به دریای خزر می‌ریزد که روی این رودها ده‌ها سد ساخته شده است و این باعث شده تا ورودی آب به این دریا کمتر شود به طوری که سلاخقه رییس سازمان محیط زیست کشور گفته «ورودی دریای خزر کاهش یافته و تراز آب این دریا در حال پایین رفتن است، موضوعی که زنگ خطری زیست محیطی را برای زیست بوم کشورهای منطقه به صدا در می‌آورد. در واقع دریای خزر، در هر پنج سال یک متر عقب نشینی کرده است.» بر اساس گفته‌های رئیس سازمان محیط زیست ایران، «بسته شدن ورودی رود ولگا که از روسیه به دریای خزر جاری می‌شود، یکی از اصلی‌ترین دلایل کاهش تراز و عقب نشینی دریای خزر محسوب می‌شود».

منبع اصلی آب دریای خزر ولگا رود بوده که کارشناسان می‌گویند این رودخانه عظیم بالغ بر ۹۳۰ میلیارد متر مکعب آورد سالانه دارد که اگر آن را با کارون به عنوان یکی از بزرگ‌ترین رودخانه‌های ایران می‌باشند با میزان آورد سالانه ۱۴ میلیارد مترمکعب مقایسه کنیم به بزرگی آن بی‌ی هم بریم.

نابار روایتی روسیة قصد دارد ده‌ها سد بر روی ولگا رود ایجاد کند بدین ترتیب شاید در آینده آبی از ولگا رود به دریای خزر وارد نیاد وقایعه دریاچه اورمیة در خزر تکرار گردد.

دریای خزر بزرگ‌ترین پهنة آبی محصور در جهان و به عبارتی بزرگ‌ترین دریاچه جهان به شمار می‌آید. پنج کشور روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، ایران و آذربایجان، مستقیما در حاشیه این پهنة آبی قرار گرفته‌اند و در نتیجه چندین کشور اطراف این پهنة آبی نیز متاثر از وضعیت این دریا خواهند بود. تاجیکستان، ازبکستان و حتی بخش‌هایی از اروپا و چین و افغانستان نیز از این پهنة آبی تاثیر می‌گیرند.

متاسفانه اکنون با توجه به پروژه‌های سدسازی متعددی که دولت روسیه روی ولگا رود اجرا می‌کند، احتمال این که یک بحران جدی در دریای خزر ایجاد شود زیاد است. البته به دلیل اینکه روسیه نتوانسته از بانک جهانی برای این سدسازی‌ها وام بگیرد هنوز این پروژه‌ها مسکوت مانده است. ولی کسی دلیل بستن و کم شدن ورودی آب ولگا رود از ناحیه روسیة را نمی‌داند و این سؤال پیش می‌آید که آیا روسیة درصدد فشار بر کشورهای است درگیر این وضعیت هستند؟

در هرصورت بهترین راه کار برای ایران و کشورهای درگیر در این حوضه آبی این است که پشت میز مذاکره نشسته و تعیین کنند که هریک از این ۵ کشور چه درصدی از حق آبه را پرداخت کنند. همچنین باید تعیین شود اگر کشوری فاضلاب خام وارد این دریا کرد، چگونه باید جریمه شود. همه باید سهم خود را پرداخت کنند. طبیعتا روسیة با دارا بودن گسترده‌ترین سهم مشترک و این که مهمترین تامین کنندهاب دریا است، سهم مهم تری دارد، اما سایر کشورها هم باید مشارکت موثر خود را اثبات کنند. بنابراین اگر این اتفاق بیفتد می‌توانیم به این پهنة آبی بزرگ امیدوار باشیم ولی اگر هر کسی فقط به فکر منافع خود باشد، موفقیت دستاورد مثبتی نخواهیم داشت و امکان دارد در آینده نزدیک شاهد بحرانی دیگر از نوع دریاچه اورمیة در شمال کشورمان باشیم.

■ **قطعه ۶ آزادراه اورمیة – تبریز کمک شایانی به تردد خودرها در محور غرب به شرق خواهد کرد**

سرمایه‌گذار پروژه آزادراه اورمیة – تبریز در این بازدید با تشریح مشخصات و ویژگی‌های خاص پروژه در اختیار خود گفت: این پروژه با مشارکت ۶۰ درصد سرمایه‌گذار و ۴۰ درصد سرمایه‌پذیر با مبلغ قرارداد ۴۲۳ میلیارد تومان و توسط شرکت آذرقلعه تبریز در حال احداث می‌باشد که در ۶ لاین رفت و برگشت و عرض ۳۴.۵ متر با ۱۳ دستگاه پل، ۳ دستگاه طرح تبادل، ۶ تقاطع و ۲ دهنه تونل پیش‌بینی شده است. "بختیار مهمانی" با اشاره به اینکه دو قطعه از این قطعه اجرا شده آزادراه اورمیة – تبریز را محدوده استان آذربایجان غربی زیر ترافیک رفته است افزود: قطعه سوم این مسیر که در حوزه استحفاظی استان آذربایجان شرقی قرار دارد پس از عبور از یک تونل ۱۰۵ کیلومتری به قطعه ۴ منتهی خواهد شد که ۱۰ کیلومتر طول دارد و اکنون زیر بار ترافیک رفته است.

وی با ذکر این نکته که قطعه ۵ از منطقه خاساوان وارد قطعه ۶ و نهایی شده و به بخش باسمنج متصل می‌گردد اضافه کرد: شهروندان و مسافران به جای اینکه در ترافیک سنگین از اتوبان کسلیی تبریز عبور کنند وارد قطعه ۶ آزادراه اورمیة – تبریز خواهند شد که کمک شایانی به تردد خودرها در محور غرب به شرق خواهد کرد که مزایایی همچون کاهش حوادث رانندگی و کاهش تأیلم تلف شده و سوخت مصرفی در ترافیک سنگین را در بر خواهد داشت. مهمانی، میزان پیشرفت فعلی قطعه ۶ آزادراه اورمیة – تبریز را ۳۰ درصد اعلام کرد و یادآور شد: اگر روند پیشرفت پروژه طبق زمان بندی از پیش تعیین شده تداوم یابد حدود ۴ هزار میلیارد اعتبار لازم است تا مابقی آن نیز به اتمام برسد. سرمایه‌گذار پروژه آزادراه اورمیة – تبریز تأکید کرد: این پروژه در سفر دوم ریاست جمهوری به آذربایجان شرقی در زمره اولویت‌های عمرانی و توسعه‌ای استان قرار گرفته و برای اجرای آن یکپارز و ۳۰۰ میلیارد در نظر گرفته شده است تا طی سال‌های ۱۴۰۲ الی ۱۴۰۴ به پروژه تزریق شده و قبل پایان مسئولیت دولت سیزدهم به بهره‌برداری برسد.

■ **اولین پروژه زیرساختی شبکه ریلی کشور در سال ۱۴۰۲ در آذربایجان شرقی کلید خورد**

معاون وزیر راه و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور نیز در این دیدار با اشاره به اینکه در بخش توسعه شبکه

## اخبار

شماره ۵۹۹۰ / سال ۲۷ / شنبه ۱۱ شهریور ۱۴۰۲ / ۱۶ صفر ۱۴۴۵ / 2 september 2023

در گفت‌وگو با رئیس سابق سازمان محیط‌زیست

# عیسی کلانتری: اسمش شده دریاچه نمک نه دریاچه اورمیة



چند ماه پیش با شما گفت‌وگویی داشتیم و آنجا گفتید که می‌خواهید با آقای مخبر، معاون رئیس‌جمهور درباره دریاچه اورمیة و وضعیتی که دارد، صحبت کنید و هشدار دهید که دریاچه در حال نابودی است، توانستید با ایشان صحبت کنید؟

نه نتوانستم با آقای مخبر صحبت کنم اما از طریق یکی از همکاران سابق‌ما در وزارت‌خانه که باجناب ایشان بود، پیغام دادم که این وضعیت مدیریت، دریاچه را خشک می‌کند. البته نمی‌دانم پیغام من به ایشان رسید یا نه.

عیسی کلانتری: اسمش شده دریاچه نمک نه دریاچه اورمیة/ به آقای مخبر پیغام دادم این مدیریت، دریاچه را خشک می‌کند/ میلیون‌ها نفر آواره می‌شوند

**کدام وضع مدیریت؟ چه باید می‌کردند؟**
برای دریاچه باید جنگید، آب دریاچه را طی سال‌های اخیر قطره قطره جمع می‌کردیم، شما فکر کنید شهرداری تبریز کنار فرودگاه این شهر دریاچه‌ای را درست کرده بود که حدود ۳۰۰ هزار متر مکعب آب نیاز داشت، ۵ سال دنبال آب بود و حاضر نشدیم حتی یک قطره آب بدهیم، چون حاضر نبودیم آب دریاچه در جایی دیگر استفاده شود، ولی خب ۹۰ درصد از آب دریاچه اورمیة که از آذربایجان غربی می‌آید، ده درصد از آذربایجان شرقی می‌آید، احتمالا ۹۰ درصد به دریاچه نرسیده و جای دیگه مصرف شده، وزارت نیرو هم خست به خرج داده و وضع به اینجا رسیده است.

**چه کسی مانع آن سهم ۹۰ درصدی دریاچه می‌شود؟**
ببیند مساله اینجاست که استاندارد یا نمایندگان آذربایجان غربی، دغدغه دریاچه را ندارند، ترجیح می‌دهند مردم استان‌شان را راضی نگه دارند و به دریاچه کاری ندارند. احیای دریاچه هرگز اولویت نمایندگان آذربایجان غربی در مجلس نبوده تا برایش بجنگند. حتی اولویت مردم آذربایجان غربی

ببیند مساله اینجاست که استاندارد یا نمایندگان

آذربایجان غربی، دغدغه دریاچه را ندارند، ترجیح می‌دهند مردم استان‌شان را راضی نگه دارند و به دریاچه کاری ندارند. احیای دریاچه هرگز اولویت نمایندگان آذربایجان غربی در مجلس نبوده تا برایش بجنگند. حتی اولویت مردم آذربایجان غربی



کرده و بر تسریع اجرای قطعه ۶ آزادراه اورمیة – تبریز به عنوان یکی از اولویت‌های دولت سیزدهم در اتصال دو مرکز استانی آذربایجان تأکید کرد.

"خیرالله خادمی" روز پنجشنبه در حاشیه بازدید از قطعات پایانی آزادراه اورمیة – تبریز در جمع تعدادی از خبرنگاران آذربایجان شرقی حضور یافته و به سوالات آنها پاسخ داد و ضمن تأکید بر اهمیت تکمیل آزادراه اورمیة – تبریز از برنامه ریزی دولت سیزدهم برای احداث ۲۵۰ کیلومتر آزادراه در محدوده آذربایجان شرقی با حداقل ۳۰ هزار میلیارد خبر داد و تحویل اولین پروژه شبکه ریلی کشور در سال ۱۴۰۲ توسط آذربایجان شرقی به مردم را نشان دهنده ظرفیت و توانمندی بالای این استان در توسعه منطقه شمال غرب ایران عنوان کرد…

خوشبختانه اولین پروژه زیرساختی شبکه حمل و نقل ریلی کشور در سال ۱۴۰۲ نیز از محور بستان آباد – تبریز در آذربایجان شرقی کلید خورد و سه پروژه مشابه دیگر در سایر مناطق کشور نیز تا پایان سال جاری به بهره‌برداری خواهند رسید که اتصال مراکز استانهای اردبیل و کردستان به شبکه ریلی ایران از جمله آنهاست. وی از افزایش سه برابری شبکه آزادراهی کشور با اجرائی ۲۹۳ کیلومتر آزادراه در دست احداث خبر داد و اضافه کرد: از تعداد ۵ آزادراه کشور، دو آزادراه مراغه – هشتگرد به طول ۳۰ کیلومتر و ۲۴ کیلومتر از آزادراه تبریز – مرند در محدوده آذربایجان شرقی واقع شده و تا پایان امسال به بهره‌برداری خواهند رسید.

خادمی با اشاره به اینکه در آذربایجان شرقی ظرفیت‌های عظیمی در تبادل حجم ترافیک استان‌های شمال غرب ایران وجود دارد اظهار کرد: بیشترین شبکه بزرگراه‌های استانها از کشور در آذربایجان شرقی شده است افزود:

"خیرالله خادمی" با ذکر این نکته که توجه

دولت سیزدهم به بخش زیرساخت‌ها باعث تسریع احداث شبکه بزرگراه‌های استانها از جمله در سطح آذربایجان شرقی شده است افزود:

## ۲

تا سال ۱۵۰۰ هم دریاچه احیا نمی‌شد. کدام برنامه‌ها و مصوبه‌ها دقیقا اجرا شد؟ تونل زاب، ساخت تصفیه‌خانه‌های تبریز و اورمیة و شهرهای دیگر، لایروبی کانال‌ها و …همه این‌ها انجام شد، اگر انجام نمی‌شد که اصلا آبی برای دریاچه جمع نمی‌شد. در واقع همه این کارهای سخت‌افزاری برای تأمین آب دریاچه انجام شد، فقط مانده بود گرفتن حق آبه از وزارت نیرو و تخصیص آب به دریاچه،همین تنها کاری بود که آقایان باید انجام می‌دادند که انجام ندادند.

عیسی کلانتری: اسمش شده دریاچه نمک نه دریاچه اورمیة/ به آقای مخبر پیغام دادم این مدیریت، دریاچه را خشک می‌کند/ میلیون‌ها نفر آواره می‌شوند

**مشکل و مقاومت اصلی از کجا شکل می‌گیرد؟**

ساختار مدیریت آب کشور غلط است، بر مبنای قانون مصوب ۱۳۶۱ همه اختیارات آب کشور دست وزیر نیرو است. یعنی مساله آب کشور که یک مساله زیربنایی و بسیار مهم است فقط دست یک نفر است، وزیر نیرو، حالا اگر این وزیر نیرو هم فرد ضعیفی باشد دربرابر خواسته‌های نمایندگان مجلس همین مسائل پیش می‌آید.

خب معمولا وزارت نیرو نسبت به تخصیص آب مقاومت می‌کند؛ دلیالش هم این است که می‌گوید مالکیت دریاچه با سازمان محیط زیست است، پس مشکلات این سازمان به من ربطی ندارد و من باید کار خودم را انجام بدهم، مقاومت می‌کند چون باید جواب مردم و نمایندگان مردم در مجلس را بدهد. اتفاقا آقای سلاجقه، رئیس سازمان محیط زیست کشور، همین چند روز پیش اعلام کرد که خبری از مردم دریاچه نیست، و شما تأکید می‌کنید که دریاچه در حال خشک شدن است، کدام حرف درست است؟

ببینید من نمی‌گویم دریاچه را نمی‌شود احیا کرد و دیگر تمام شده، حرف من این است که دریاچه اورمیة با این روندی که طی این دو سال داشته، مسلما خشک می‌شود، دولت باید حداقل تا دو سال آینده، ۲ میلیارد مترمکعب آب در دریاچه رها کند. اگر ۶۰۰ میلیون متر مکعب از زاب آب در دریاچه برسد، و با در نظر گرفتن بارندگی‌ها می‌توان امیدوار بود که دریاچه نمی‌میرد، اما همین حالا بروید از نزدیک ببینید، فقط آب و نمک داریم، درباره کره مریخ که حرف نمی‌زنیم، هر کسی می‌تواند برود و ببیند دریاچه چه خبر است، بروید آنجا ببینید کلا کمتر از ۳۰۰ کیلومتر از دریاچه آب و نمک دارد. حالا آقای سلاجقه هرچه می‌خواهد بگوید.

**چه چیز باعث می‌شود درباره سرنوشت دریاچه اورمیة واقعا نگران باشیم؟**

دریاچه اورمیة یعنی سرنوشت میلیون‌ها نفر از مردم منطقه، نباید از دریاچه‌ای که سرنوشتش می‌تواند میلیون‌ها نفر را آواره کند، مثل آب خوردن بگذریم. دغدغه و حرف من این است.

آزادراه اورمیة – تبریز، اتصال مسیر استاندارد مراکز دو استان شرقی و غربی منطقه آذربایجان را محقق خواهد کرد که ۷۰ کیلومتر از آن به بهره‌برداری رسیده و قطعه ۶ آن به طول ۲۸ کیلومتر به جاده اهر متصل می‌گردد. معاون وزیر راه و شهرسازی از تلاش دولت سیزدهم برای اجرای ۲۵۰ کیلومتر آزادراه در سطح استان آذربایجان شرقی با حداقل ۳۰ هزار میلیارد تومان خبر داد و خاطرنشان کرد: خوشبختانه در اکثر شهرستان‌های این استان کارهای زیرساختی شبکه حمل و نقل ارتباطی در حال انجام است که اجرای کنارگذرهای بناب و عجب شیر از جمله آنهاست تا تلفات جاده‌ای به حداقل ممکن کاهش یابد.

وی، تأمین مالی پروژه‌های حوزه توسعه شبکه زیرساختی را از اولویت‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور قلمداد کرد و یادآور شد: متوسط بازه زمانی اجرای پروژه‌های این بخش حدود ۸ سال ارزیابی می‌گردد و طبق اظهارات استاندار آذربایجان شرقی قرار است تا با تضمین منابع مالی پروژه آزادراه اورمیة – تبریز، این پروژه به عنوان یکی از اولویت‌های اصلی دولت، در زمان مناسب به بهره‌برداری برسد که طبیعتا اراضی مناطق سرراه مسیر نیز به موقعیت ممتازی دست خواهند یافت.

همکاری صمیمی و بسیار مناسب سیستم قضایی آذربایجان شرقی در اجرا و پیشبرد پروژه آزادراه اورمیة – تبریز در قطعات پایانی آن تأکید کرد. هر وقت که مشکلی در تملک یا تداخل حریم مسیر مصوب این پروژه پیش آمده است نهایت همکاری در حل مشکلات معارضی از سوی دادگستری کل آذربایجان شرقی محقق شده است که باید قدران قاطعیت قضایی استان بود.

شایان ذکر است به گفته کارشناسان، ارتقای کمی و کیفی زیرساخت‌های حمل و نقل استان آذربایجان شرقی و تسهیل ارتباط با استان‌های دیگر، تکمیل شبکه آزادراهی در محدوده کلانشهر تبریز، عدم ورود ترافیک برون شهری و گذری به بزرگراه کسلیی و کاهش ترافیک این محور، جذب ترافیک از سه راهی اهر به منظور کاهش ترافیک این مسیر از داخل شهر تبریز، جذب ترافیک وسایل نقلیه سنگین و عدم ورود این خودروها به محدوده داخل شهر تبریز و کاهش مسیر و افزایش سرعت سیر و در نهایت صرفه جویی در میزان مصرف سوخت و استهلاک وسایل نقلیه از جمله اهداف اجرای قطعه ۶ آزادراه اورمیة – تبریز است که با اتمام آن، تبریز می‌تواند یک روان‌سازی استثنایی را در ترافیک برون شهری خود احساس کند.

<sup>[1]</sup> سید فرید پیمان مدیر مسئول