

کارشناسان می‌گویند دست نگه دارید

اصرار برای آبگیری سد چم‌شیر به چه دلیل است؟



نه تنها افزایش کیفیت آب به وجود نمی‌آید، بلکه کاهش هم پیدا می‌کند.

به گفته او، در پایین‌دست سد، چهار چشمه نمکی وجود دارد که حتی اگر سد هم کیفیت آب را بهبود بدهد، بعد از برخورد آب رهاشده از سد با این چشمه‌ها امکان رسیدن شوری آب به رقمی معادل ۲۰۸ هزار میکروزیمنس وجود دارد. این در حالی است که شوری آب دریا معادل ۳۵ هزار میکروزیمنس است. در مقابل این نظرات، دولتی‌ها از احداث و آبگیری سد چم‌شیر دفاع می‌کنند. سرپرست تیم نظارتی سد چم‌شیر دی‌ماه سال گذشته به ایرنا گفته بود: براساس بررسی‌هایی که با مشارکت شرکت‌های پژوهشی و دانشگاه‌های تهران و شیراز انجام شده به هیچ عنوان گنبد نمکی یا بیرون‌زدگی نمک در این منطقه وجود ندارد.

ساسان بهزادی بیان کرده بود: حداقل هفت تیم مشاور متشکل از صاحب‌نظران سدسازی کشور در سال‌های ۱۳۷۶ تا ۱۳۹۸ درباره این سؤال که آیا سازند گچساران روی آب سد اثر دارد یا خیر پژوهش و بررسی انجام داده‌اند. این بررسی‌ها در ۱۰۰ حلقه چاه و گستره دو هزار متری انجام شده است. نمک مذکور در عمق ۴۰متری زمین مشاهده شده که خارج از حوزه گردش هیدرولوژی است. به تأکید او، ۳۸ نمونه از این تعداد چاه برداشت و ۱۴ نمونه به آزمایشگاه کانی‌شناسی ارسال شد که پس از سیر مراحل و خردشدن سنگ‌ها تنها چهار مورد از

نمونه‌های انجام‌شده آن هم سه درصد نمک داشته‌اند.

با وجود گفته‌های سرپرست تیم نظارتی سد چم‌شیر، یاقوتی به ما گفت که مطالعات شرکت ملی نفت ایران که به درخواست کمیسیون اصل ۹۰ مجلس انجام شد، نشان داد که سازند گچساران هفت بخش دارد اما در مطالعات پیشین تنها بخش هفتم مورد مطالعه قرار گرفته و نتیجه این بوده که این بخش نمکی نیست. به گفته او، بخش ۲، ۴ و ۶ سازند گچساران، نمکی هستند و محل تماس بخش ۵ و ۶ هم نمکی است که در مطالعات پیشین درباره آنها تحقیقاتی صورت نگرفته است. تأکید یاقوتی بر این است: «زمانی می‌توانیم با اطمینان بگوییم سازند نمکی نیست که مخزن به صورت کامل مورد مطالعه قرار بگیرد، یعنی حفاری در بخش‌های لازم انجام و عمق بخش‌های نمکی مشخص شود. تاکنون مخزن با دید تأثیر سازند گچساران بررسی نشده است. باید مطالعات بیشتری شامل مطالعات لحظه‌ای، ژئوفیزیک و... در این بخش انجام شود، به طور خلاصه اینکه احداث این سد در سازند گچساران به مطالعاتی بیشتر از آنچه تاکنون انجام شده نیاز دارد. درخواست ما این است که تا مطالعات کامل صورت نگرفته است، سد آبگیری نشود».

یک عضو هیئت علمی دانشکده زیست‌شناسی دانشگاه تهران نیز که بررسی‌های زیادی درباره محل احداث

سد چم‌شیر داشته است، انتقاهای زیادی به احداث آن وارد می‌داند.

به گفته حسین آخانی، ۷۰ درصد سازه این سد در سازند گچساران است. علاوه بر این موضوع، تعداد زیادی فروچاله در محل قرار دارد که نشان‌دهنده قابلیت انحلال شدید در آن منطقه است و به محض آبگیری سد، هم احتمال فرار آب وجود دارد و هم به دلیل وجود نمک و گچ بخش عظیمی از مخزن با آبگیری حل می‌شود. در نتیجه وقتی این سد آبگیری شد، میزان شوری‌ای که در حال حاضر وجود دارد، در خوش‌بینانه‌ترین حالت دو برابر خواهد شد.

موافقان احداث سد به رونق کشاورزی در منطقه با احداث این سد اشاره می‌کنند، این در حالی است که طبق نظر آخانی، آبی که میزان شوری آن بیش از چهار هزار میکروزیمنس باشد در عمل فاقد ارزش آبیاری و شورابه‌ای بیش نیست و بنابراین آب رودخانه زهره بعد از آبگیری چم‌شیر، قابل استفاده برای کشاورزی نخواهد بود و این شوری آسیب‌های زیادی را برای جنوب این منطقه یعنی خوزستان و پوشش گیاهی آن به دنبال دارد. این عضو هیئت علمی دانشکده زیست‌شناسی دانشگاه تهران به استانداردهای جهانی هم تکیه می‌کند تا درباره خطر اتفاقی که برای بار دوم در خوزستان می‌افتد هشدار بدهد: «طبق استانداردهای آب‌آ، آبی که شوری آن بالای دو هزار میکروزیمنس باشد، برای کشاورزی استفاده محدودی

دارد. شوری زهره با احداث سد افزایش پیدا می‌کند، در واقع همین الان هم کشاورزی آن منطقه با حداکثر شوری مجاز صورت می‌گیرد. زمین‌های آنجا تحمل شوری بیشتر از این را ندارد و بنابراین از این آب برای کشاورزی نمی‌توان بهره برد. در تمام پرورنده‌ها و پیگیری‌های صورت‌گرفته از طرف کارشناسان و منتقدان هم گفته شده است که این آب برای کشاورزی مناسب نیست».

به گفته آخانی، خطر ریزگردها در اینجا هم وجود دارد: «آبگیری سد باعث می‌شود جلوی سیلاب‌های رودخانه زهره گرفته شود و با این‌ کار مانداب‌هایی که در اطراف هندیجان وجود دارد، آبی دریافت نمی‌کنند و به کانون‌های بزرگ ریزگرد تبدیل می‌شوند». موضوع دیگری که سازندگان سد به عنوان یک نکته مثبت از آن یاد می‌کنند، به جلوگیری از سیل اشاره دارد، به طوری که ساسان بهزادی، کارشناس سازه‌های آبی به ایرنا گفته بود: به دلیل بارندگی‌های زیادی که سالانه در حوضه آبریز رودخانه زهره واقع در استان‌های فارس، کهگیلویه و بویراحمد و خوزستان می‌بارد پیشگیری از خسارت‌های ناشی از سیل مهم‌ترین دلیل احداث این سد است. ۷۴ درصد از باران‌های سالانه در حوضه رودخانه زهره به صورت سیلابی است که این امر نیاز به احداث سد در این منطقه را بیشتر کرده است. بعضی کارشناسان اما وجود سیلاب‌ها در این منطقه را ضروری می‌دانند.

آخانی در این باره معتقد است: «اگر این سیلاب‌ها نباشد، دشت با افزایش شوری و ریزگرد مواجه خواهد شد و جلوگیری از این سیلاب‌ها آسیب جدی به منطقه وارد خواهد کرد و نمی‌توان این موضوع را به عنوان معیاری برای ارزش سد مطرح کرد».

به گفته این پژوهشگر، گونه‌های درختی و درختچه‌ای در سازند گچساران به سختی رشد می‌کنند و فقط گونه‌های اندکی در آنجا دوام می‌آورند و در حال حاضر حدود ۵۰۰ هکتار جنگل در بستر آن رودخانه زهره وجود دارد و با آبگیری سد این پوشش از بیس خواهد رفت. آخانی همچنین گفت: وقتی سد آبیاری شود به دلیل تجمع مواد آلی که در آنجا وجود دارد با انتشار متان مواجه می‌شویم که یک گاز گلخانه‌ای است.

کشور در حال حاضر به حد زیادی درگیر این گاز هست که ۸۰ برابر بیشتر از دی‌اکسیدکربن اثر گلخانه‌ای دارد و خود این موضوع مشکل اساسی دیگری است. با وجود همه این دلایل و خواسته منتقدان، به نظر می‌رسد لازم است وزارت نیرو درباره آبگیری و بهره‌برداری از سد چم‌شیر مطالعات بیشتری انجام بدهد، چراکه در صورت صحت نظرات این کارشناسان و تکرار تجربه گوتوند، آسیب‌های محیط زیستی، اجتماعی و اقتصادی و زیادی به بخش‌های بزرگی از دو استان کهگیلویه و بویراحمد و خوزستان وارد خواهد آمد که قابل جبران نیست. با این حال و با وجود هشدارهای کارشناسان معلوم نیست چرا برای آبگیری سد پیش از انجام مطالعات کافی اصرار می‌شود؟ آیا این اصرار به دلیل وجود طرف چینی در پروژه و صرف سرمایه او در این سد است؟

در حالی که کارشناسان و منتقدان در این باره مواضع گوناگونی دارند، اما به نظر می‌رسد که در این باره هنوز به یک توافق نرسیده است.

این شهر است. ۱۲ هزار هکتار بافت ناپایدار در تهران داریم که اگر همه این اشکالات را کنار هم قرار دهیم، به یک راه‌حل می‌رسیم که ما را از همه اشکالات رهایی بخشد و آن نوسازی و بازطراحی شهر بر محور حمل‌ونقل عمومی است. شهردار تهران به ایجاد محله‌های الگو در شهر تهران اشاره می‌کند و می‌گوید: این محلات الگو پیرامون حمل‌ونقل خاص مترو می‌تواند طراحی شود و در طراحی آن معماری سنتی ایرانی و مسجدمحور مورد تأکید است. محلات الگو محلاتی انسان‌محور هستند که بتوان پیاده به نزدیک‌ترین ایستگاه مترو رسید. قرار نیست نیمی از تهران بلندمرتبه‌سازی شود، ما از افراط و تفریط دوری می‌کنیم، نه در کوچه‌های شش‌متری برج می‌سازیم و نه در مکانی که می‌توان ساختمان بلند ساخت، پرهیز می‌کنیم. مهم این است که ساختمانی مناسب در مکان مناسب ساخته شود که ایمنی و رفاه برای شهروندان ایجاد کند.

نگرانی‌از شاه‌بیت برنامه ۴ساله شهرداران

با وجود رد این نگرانی از سوی شهردار تهران ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران، می‌گوید: شاه‌بیت برنامه‌ای که شهرداری تهران داده، براساس همان طرحی است که مرکز سابق مطالعات و برنامه‌ریزی شهرداری تهران نه الان بلکه در گذشته هم که در این حوزه مسئولیت داشت، در یک نامه رسمی مخالفت کارشناسی خود را هم به لحاظ اصول شهرسازی و حتی از نظر درآمد و هزینه‌ای که این طرح برای شهر دارد، اعلام کرده بود؛ اما پس از عزل به طور مفصل در یک نامه سه‌صفحه‌ای مستدل و کارشناسی، مخالفت خود را اعلام کرد. او ادامه می‌دهد: من نیز به‌عنوان یک عضو شورای شهر تهران همان روز که شهردار تهران در صحن شورای شهر این بحث را مطرح کرد، تأکید کردم که این طرح باید در چارچوب طرح جامع و تفصیلی شهر تهران باشد و جمعیت‌پذیری شهر تهران در نظر گرفته شود و اصولاً توسعه شهر بر مدار حمل‌ونقل ادبیات جدیدی است که حتما نیاز به کارشناسی دارد و باید معایب و مزایای آن روشن شود. اگر بر همان نیت اعلام‌شده باشد، حتما با این مخالفیم و در برنامه چهارم هم باید اصلاح شود.

در حالی که کارشناسان و منتقدان در این باره مواضع گوناگونی دارند، اما به نظر می‌رسد که در این باره هنوز به یک توافق نرسیده است.

مخالفان ساخت پارکینگ معتقدند سیاست ساخت پارکینگ‌های شهری چهره شهرهای ما را دگرگون کرده و اثرات اقتصادی فراوانی را نیز با خود به همراه دارد. دونالد شوب، برنامه‌ریز شهری و متخصص در حوزه پارکینگ، معتقد است ادامه چنین روندی شهرها را به «سیلیکون‌ولی»‌های بی‌روح تبدیل می‌کند و پاسخ به نیاز فزاینده پارکینگ، سلطه خودروها را بر سکونتگاه‌های بشری تثبیت می‌کند. امیررضا جولانی، کارشناس برنامه‌ریزی شهری هم در مقاله‌ای به نقد سیاست‌های پارکینگ‌سازی پرداخته و نوشته است: ساخت پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای و تأمین فضای پارک خودروها سیاستی است که همواره مدیران فن‌گرای شهری درگیر پاسخ به این مسئله هستند اما این سؤال پیش می‌آید که فضای کافی برای پارک خودروها در شهر تهران چقدر است؟ بررسی سیستم‌های حمل‌ونقل نشان داده عرضه بیشتر، تقاضای بیشتر را در پی دارد و هرقدر این عرضه را افزایش دهیم، فضای کافی تأمین نخواهد شد. حال که تعداد خودروهای شهر تهران شست برابر ظرفیت معیار است، باید معیارها را پیروی از نظریه‌های فن‌گرایان قرن بیستم به ساخت بزرگراه‌ها، پل‌ها، تونل‌ها و به چارن پارکینگ‌های طبقاتی ادامه دهیم؟ رانندگان وسایل نقلیه و بهره‌برداران کاربری‌های تجاری همواره خواستار در دسترس بودن فضای پارکینگ در نزدیکی مقصد و حوزه فعالیت خود هستند و مدیران شهری برای این خواسته، سیاست مقطعی تولید پارکینگ فراوان را در طرح‌ها و برنامه‌های خود مورد توجه قرار داده‌اند. این نگاه طی سالیان، فضاهای شهری را به نفع خودروها تغییر داده و عملاً در تهران فضاهای عمومی جایی خود را به پارکینگ‌های مسطح، طبقاتی و مکانیکی داده است. به نظر می‌رسد نهضت پارکینگ‌سازی نه فقط برای مدیران شیفته تولید کلان‌پروژه‌ها، بلکه برای مدعیان پارادایم انسان‌محوری هم از اصول مهم و حیاتی است. به‌طوری که در سال‌های اخیر با وجود اینکه مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران به ترجمه و تألیف کتاب‌هایی در زمینه پارکینگ‌های درون‌شهری و آسیب‌شناسی این سیاست در کلان‌شهر تهران پرداخته؛ اما مسئولان بدون توجه به این پژوهش‌ها، هر چند وقت بر سیاست‌های مغرب مدیریت پارکینگ مانند الزامات پارکینگ حداقل و ساخت پارکینگ غیرحاشیه‌ای می‌دهند.

هشدارهای رئیس سابق مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران را مهم و کارشناسی توصیف می‌کند و می‌گوید: آنچه آقای منان‌نیسی مطرح کردند، پایه علمی دارد و با دغدغه‌های حاکم بر شهر تهران و بر مبنای نگاه رهبری است و نکات دقیقی مطرح شده است. نگرانی مطرح‌شده بر ایده‌های حاکم بر شهرداری تهران است. نه اتفاقاتی که در شهرداری تهران می‌افتد. او ادامه می‌دهد: نگرانی از ایده‌هاست و دغدغه‌های درستی است و شهرداری تهران باید به گونه‌ای وارد صحنه عمل شود که همه این نگرانی‌ها را برطرف کند. امیدواریم شهرداری با مشورت اهل فن و بادانش و دلسوزان شهر تهران تصمیمات درستی بگیرد. قطعاً شورا هم در این موضوع دغدغه دارد و با نگاه نخبه‌پرانه این موضوع را دنبال می‌کند. عباسی یادآوری می‌کند: بلندمرتبه‌سازی نیازمند مصوبه شورای عالی شهرسازی است که هنوز ضوابط آن ابلاغ نشده است. علیرضا زاکانی، شهردار تهران، هم درباره اینکه آیا نیمی از شهر تهران مشمول بلندمرتبه‌سازی می‌شود، می‌گوید: تهران از مشکل ترافیک رنج می‌برد و بیشترین موضوعی که شهروندان از آن ناراضی هستند، ترافیک است؛ همچنین از آلودگی هوا، بدمسکنی و بی‌مسکنی، از توزیع نامناسب خدمات در شهر تهران و از ارائه خدمت در حوزه حمل‌ونقل عمومی رنج می‌برند. موضوع دیگر بحث بی‌هویتی معماری شهر تهران و ناپیمنی ساختمان‌های

سکونت شهروندان در نزدیکی ایستگاه‌های این خطوط قرار گیرند. افراد ترجیح می‌دهند از این سیستم برای تردد در سطح شهر استفاده کنند. رئیس کارگروه توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی توضیح می‌دهد: نظام طرح تفصیلی و برنامه‌ریزی در شهر تهران، عمده تراکم‌ها را مبتنی بر بزرگراه‌ها اعطا کرده و همین موضوع منجر به قفل‌شدن بزرگراه و خیابان‌ها شده؛ چراکه ساکنان آن محدوده‌ها به دلیل دسترسی‌نداشتن آسان به ایستگاه‌های حمل‌ونقل، ترجیح می‌دهند برای تردد در سطح شهر از خودروی شخصی استفاده کنند؛ درحالی‌که اگر این تراکم به سمت ایستگاه‌های مترو و BRT برود، شهروندان برای استفاده از وسایل حمل‌ونقل ترجیح می‌شوند. برخی گمان می‌کنند که در این طرح قرار است به تراکم شهر افزوده شود؛ اما این تصور اشتباه است؛ چراکه ما در اجرای این طرح، صرفاً جایه‌جایی تراکم انجام می‌دهیم؛ بنابراین در TOD، نه تراکم‌فروشی و نه بلندمرتبه‌سازی در کار نیست. ما می‌توانیم بارگذاری تراکم را در قسمت‌هایی از شهر که دسترسی به مترو و سایر وسایل حمل‌ونقل عمومی آسان نیست، کم کنیم و آن تراکم را به بخش‌هایی که قرار است TOD در آنجا اجرایی شود، انتقال دهیم.

هشدار به ایده‌هاست، نه اتفاقاتی که افتاده است

اما مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران،

شرق: چند روز پیش محمد منان‌نیسی، رئیس سابق مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، در نامه‌ای به شهردار تهران درخصوص برخی از سیاست‌های او در حوزه شهرسازی هشدار داد. او گفت: از مهم‌ترین کلان‌پروژه‌هایی که موجب نگرانی استادان و نخبگان را فراهم آورده، موضوع پروژه TOD است که بارگذاری‌های گسترده حاصل از آن، حدود ۵۰ درصد از مساحت شهر تهران را شامل خواهد شد. به این معنا که نیمی از تهران، مشمول بلندمرتبه‌سازی و تراکم‌افزایی در واقع همان تراکم‌فروشی از طریق بسترهایی نظیر کمبیسون ماده ۵ شهرداری تهران، در توضیح این نامه منتشرشده به «شرق» می‌گوید: فردی که این سخنان را مطرح کرده، اطلاعات لازم و کافی ندارد، در وقت مناسبی درخصوص جزئیات آن توضیح خواهیم داد؛ اما TOD بلندمرتبه‌سازی نیست. این سخنان شاید بیشتر یک دلخوری برای تغییرات بوده است. صارمی پیش‌ازاین نیز در سخنانی اعلام کرده بود که طرح تفصیلی شهر تهران باید با رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (مترو) باید بازنگری قرار گیرد. این توسعه یکی از تجربیات موفق در دنیا برای حل چالش ترافیک شهرهاست؛ چراکه مبتنی بر بهره‌مندی حداکثری از ظرفیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی پرسرعت شامل مترو و BRT است؛ یعنی اگر محل

در حالی که کارشناسان و منتقدان در این باره مواضع گوناگونی دارند، اما به نظر می‌رسد که در این باره هنوز به یک توافق نرسیده است.

در حالی که کارشناسان و منتقدان در این باره مواضع گوناگونی دارند، اما به نظر می‌رسد که در این باره هنوز به یک توافق نرسیده است.

در حالی که کارشناسان و منتقدان در این باره مواضع گوناگونی دارند، اما به نظر می‌رسد که در این باره هنوز به یک توافق نرسیده است.

نورا حسینی: بیش از یک ماه از افتتاح رسمی پارکینگ هوشمند امیرکبیر گذشته، اما هنوز نواقض این پارکینگ به صورت کامل برطرف نشده است. پارکینگی که بعد از مراسم بهره‌برداری برای ادامه فعالیت‌های عمرانی بسته شد و پس از افزایش تعطیلی آن، طبقه اولش بارکشایی شد. علیرضا زاکانی، شهردار تهران، در جریان مراسم بهره‌برداری پارکینگ طبقاتی امیرکبیر اعلام کرد که می‌خواهد در سال جاری دو هزار و ۵۰۰ پارکینگ بسازد و اظهار امیدواری کرد هزار فضای جای پارک را تا قبل از پایان سال تحویل شهروندان بدهد. او با اشاره به آغاز نهضت پارکینگ‌سازی در تهران گفت: امیدواریم با ساخت پارکینگ بتوانیم فضاهای عمومی شهر را آزاد کنیم، چراکه محل ایستادن خودروها و پارک حاشیه‌ای آنها را باید ساماندهی و ظرفیت پارک حاشیه‌ای را آزاد کنیم تا همه مردم بتوانند عادلانه از فضای حاشیه‌ای کنار خیابان استفاده کنند.

جلال بهرامی، معاون حمل‌ونقل شهردار هم پروژه پارکینگ امیرکبیر را سراً آغاز رویکرد مدیریت شهری برای پارکینگ‌سازی دانست. به‌تازگی هم محمدرضا شیخ بهایی، سرپرست معاونت فنی و مهندسی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک درباره دستاوردهای شهرداری در حوزه پارکینگ‌سازی گفته است: وضعیت پروژه‌های پارکینگ در حال‌حاضر چهار پارکینگ (پارکینگ شهید باقری در منطقه ۱۸ با ظرفیت ۴۵۰ پارک خودرو، پارکینگ مینایی در منطقه ۱۵ با ظرفیت ۴۰۰ پارک خودرو، پارکینگ بعثت در منطقه ۱۶ و پارکینگ قزوین در منطقه ۱۱) در دست احداث است. البته پارکینگ امیرکبیر ابتدای آبان امسال به بهره‌برداری رسید و حدود ۱۳ زمین نیز در حال مطالعه برای طراحی و ساخت پارکینگ هستند. به جز پارکینگ مینایی در محله اتابک که تا پایان امسال به بهره‌برداری می‌رسد، باقی پروژه‌ها تا پایان سال آینده به بهره‌برداری خواهد رسید.