

**نگاهی به پروژه راه آهن رشت–آستارا** و **ارزیابی خسارت‌های احتمالی آن به منابع طبیعی که تا صد هزار میلیارد تومان تخمین زده می‌شود**

# «گیسوم» در وا همه تبر

**مدیرکل دفتر ارزیابی زیست محیطی؛ حدود ۲ هزار اصله درخت در معرض تخریب هستند رئیس فراکسیون محیط زیست: ۱۰۰ هزار قطعه درخت با قطر ۳۰ سانتی‌متر از بین می‌رود**

رئیس فراکسیون محیط زیست: ۱۰۰ هزار قطعه درخت با قطر ۳۰ سانتی‌متر از بین می‌رود

سمیه رفیعی بیان کرده بود که در جریان اجرای این پروژه یک جنگل جلگه‌ای

ایران یعنی جنگل گیسوم و صد هزار قطعه درخت با قطر ۳۰ سانتی‌متر از بین می‌رود و بسیاری از زمین‌های کشاورزی باید خریداری شود که امنیت غذایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

آن‌طور که رفیعی می‌گوید: «خط آهن از چهار روستا رد خواهد شد و ادعا می‌کنند

که ۱۵ میلیون تن بار را می‌تواند جابه‌جا کند؛ اما وقتی به شبکه راه‌آهن وصل می‌شویم، کل ظرفیت نهایتاً پنج میلیون تن است. شرکت مشاور و پیمانکار دارد برای کشور و دولت ما تصمیم‌گیری می‌کند. یک کیسه ۱۵‌ساله دوخته می‌شود.»

رفیعی گفته پس از چند ماه مطالعه بر روی پروژه به این نتیجه رسیده‌اند که «این پروژه از اساس مشکل دارد و توجیه اقتصادی، فنی و تکنیکی ندارد؛ چراکه تمام منابع و معادن شن و ماسه کشور برای این پروژه حرام می‌شود؛ چون اصل این پروژه بتونی است. همچنین اصلا پول و منابعی برای خرید زمین‌های زراعی وجود ندارد.»

رئیس فراکسیون محیط زیست به مسیرهای جایگزین هم اشاره کرده است: «مسیر جلفا الان وجود دارد و دلم از این می‌سوزد که بار را می‌توان از این مسیر منتقل کرد، فقط صد کیلومتر بازسازی می‌خواهد. ضمن اینکه سرخس یک میلیون تن بار را از سمت بافق به جابه‌یار می‌رساند. همچنین بحث ترانزیت دریایی هم وجود دارد.»

فاطمه محمدبیگی، دیگر نماینده مجلس نیز مخالفت خود را با این پروژه این‌طور اعلام کرده است: «درخواست جمهوری آذربایجان برای اتصال به ایران احداث راه‌آهن رشت–آستارا بود که بتوانند به خلیج فارس و اقیانوس هند وصل شوند و پول این پروژه را ما بدهیم! همچنین احیای جاده ابریشم هم درخواست آنهاست. به جای این پروژه، اگر قرار بر راه‌سازی باشد، می‌توان از پایین رشته‌کوه البرز راه‌سازی کرد.»

همه اینها در حالی است که ۲۷ اردیبهشت سال جاری بدون توجه به این تذکرها دولت رئیسی توافق‌نامه احداث راه‌آهن رشت – آستارا را با روسیه امضا کرد که در آن قرار است فدراسیون روسیه ۱٫۶ میلیارد یورو در این مسیر ریلی سرمایه‌گذاری کند.

جالب است بدانید این قرارداد در حالی امضا شده که سازمان حفاظت از محیط زیست هنوز نتیجه ارزیابی خود را درباره اجرای این پروژه اعلام نکرده است و باید

**فرزانه احمدی؛** گیسوم؛ جنگلی در گیلان که به دریا می‌رسد و از زیباترین نواحی سبز شمال است، حالا قرار است یک راه‌آهن از میان آن رد شود. راه‌آهن رشت–آستارا به طول حدود ۱۶۰ کیلومتر، همان‌طور که از نامش پیداست، قرار است رشت را به آستارا وصل کند. دو کیلومتر از این راه‌آهن از میان پارک جنگلی دکتر درستکار یا همان جنگل گیسوم رد می‌شود.

نگرانی‌ها درباره تخریب جنگل گیسوم در صورت اجرای پروژه بالا گرفته است. جزئیات پروژه هنوز اعلام نشده و ارزیابی زیست‌محیطی آن هم در دسترس نیست. با این حال در این گزارش سعی کردیم به ابعاد مختلف ماجرا بپردازیم و خسارات احتمالی را برآورد کنیم که به ارقام جالبی رسیدیم. همچنین پاسخ سازمان حفاظت از محیط زیست را در این زمینه شنیدیم که آن هم حاوی نکات جالبی بود.

**به سفارش جمهوری آذربایجان از جیب نفت ایران**

درباره اینکه پروژه راه‌آهن رشت– آستارا چیست و قرار است چه کند، باید بگوییم به گفته معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی، قطعه ریلی رشت تا آستارا در مرز کشور با جمهوری آذربایجان با هدف ظرفیت‌سازی ترده سالانه ۱۵ میلیون تن بار در این مسیر تا سال ۲۰۲۶ میلادی، با مشارکت دولت فدراسیون روسیه در تأمین مالی، احداث و تأمین تجهیزات و تدارکات احداث می‌شود.

شهریار افندی‌زاده احداث و بهره‌برداری این قطعه ریلی را فصل نوینی در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب دانسته و گفته بود که تمام بازیگران عرصه حمل‌ونقل، لجستیک و زنجیره تأمین منطقه‌ای و جهانی تابعه کشورهای عضو این کریدور و سایر کشورها از شرق و جنوب شرق آسیا تا کشورهای جنوبی دریای عمان و خلیج فارس، همچنین منطقه قفقاز، روسیه و اروپا، از مزیت‌های پرشمار این مسیر از نظر امنیت، ایمنی، زمان و هزینه حمل‌ونقل بهره‌مند خواهند شد.

با این حال رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی از این پروژه انتقاد کرده است. به گفته او هیچ مطالعه‌ای که ضرورت این راه‌آهن را تثبیت کند، انجام نشده است. این پروژه با پول نفت قرار است انجام شود و پیمانکار گفته در مدت چهار سال پروژه را به اتمام می‌رساند، ولی در واقعیت حداقل ۱۵ سال طول می‌کشد.



این موضوع تشکیل شده است. این را مدیرکل دفتر ارزیابی زیست‌محیطی سازمان حفاظت از محیط زیست به «شرق» می‌گوید.

سعید کریمی می‌گوید سعی آنها بر این است که پروژه از مسیری با کمترین تخریب رد شود: «در مسیریابی به گونه‌ای رفتار و گزینه‌هایی به وزارت راه و شهرسازی معرفی شد که کمترین تبعات زیست‌محیطی را داشته باشد. منطقه مورد نظر به هر حال یک اکوسیستم جنگلی دارد و مسیر از حساسیت زیست‌محیطی برخوردار است.»

او تأکید می‌کند: «اگر امکان داشت ریل از مسیری عبور کند که جنگل وجود نداشته باشد، حتما این کار صورت می‌گرفت. در جنگل‌های گیسوم هم بخشی از مسیر پیشنهاد شده است که کمترین تخریب صورت بگیرد و کمترین سطح جنگلی را داشته باشد. برآورد تعداد درختان در معرض تخریب در دو کیلومتری که از گیسوم می‌گذرد، صد هزار اصله عنوان شده اما این عدد صحیح نیست و حدود دو هزار اصله درخت در معرض تخریب هستند.»

او درباره اینکه چرا جزئیات پروژه در اختیار فعالان محیط زیست و کارشناسان قرار نمی‌گیرد، گفت: «چه در مورد این پروژه و چه در مورد پروژه‌های دیگر اصلا چنین رویه‌ای وجود نداشته است که داده‌ها به سازمان‌های مردم‌نهاد داده شود. اصلا چنین رویه‌ای مرسوم نیست. این قضیه یک بحث کارشناسی است که باید متخصصان درباره آن نظر بدهند. وقتی کسی بیمار می‌شود ممکن است افراد به او توصیه‌ای بکنند اما این در نهایت پزشک است که نظر علمی را می‌دهد. جمع زیادی از کارشناسان و متخصصان در اداره‌های کل استانی و در تهران درباره این پروژه نظر می‌دهند و نظر سازمان مراتع و جنگل‌ها را نیز خواهیم گرفت.»

نکته مهم این است که جامعه دانشگاهی و کارشناسان محیط زیست که به دنبال جزئیات پروژه برای بررسی بیشتر هستند، از گروه جامعه علمی به حساب می‌آیند و افراد عادی نیستند. با توجه به این نکته باز هم باید پرسید چرا جزئیات پروژه و ارزیابی‌ها در دسترس این افراد قرار نمی‌گیرد؟

کریمی همچنین اعلام کرد: «این پروژه هنوز اجازه کمیته ارزیابی زیست‌محیطی را ندارد. اما بررسی‌های دوساله نشان می‌دهد این‌طور نیست که همه ۱۶۰ کیلومتر مسیر مشکل داشته باشد. در سازمان محیط زیست یکی از سیاست‌ها، توسعه حمل‌ونقل ریلی است. این نوع حمل‌ونقل در همه دنیا می‌تواند به عنوان یک زیرساخت سبز به حساب آید. کاهش مصرف سوخت از نتایج پیاده‌سازی این نوع حمل‌ونقل است، البته من قطع درخت را توجیه نمی‌کنم.»

کریمی در پیاده‌سازی پروژه راه‌آهن رشت – آستارا دو نقطه را دارای حساسیت می‌داند: «یکی جنگل گیسوم است که چاره‌ای برای آن وجود ندارد. اگر روی نقشه مسیری وجود داشت که جنگلی نباشد، حتما پیشنهاد می‌کردیم مسیر از آن عبور کند. موضوع دوم تالاب استیل در نزدیکی آستاراست. ما اجازه ندادیم مسیر از درون تالاب بگذرد. سمت چپ تالاب هم کوهی واقع است که چشمه‌های تغذیه‌کننده آب تالاب در آن قرار دارد. اجازه حفر تونل در زیر کوه را هم ندادیم، اما یک مسیر گسری که کنار تالاب وجود دارد که قرار شد در آنجا پلی زده شود و ریل راه‌آهن آنجا قرار بگیرد.»

**تاکنون گزینه جایگزین برای گیسوم در مسیر پیدا نشده است**

مدیرکل دفتر ارزیابی زیست‌محیطی سازمان حفاظت از محیط زیست بیان کرد:

«ما سخت‌گیرانه‌ترین گزینه‌های فنی را به وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده‌ایم. با این حال در بخش جنگل گیسوم هیچ کاری نمی‌شود کرد. آنجا یک خط انتقال برق فشار قوی وجود دارد که پیشنهاد داده‌ایم این خط انتقال را به زیر زمین منتقل کنند تا از این مسیر فاقد درخت استفاده شود. اما بررسی‌های شرکت برق هم تا به حال نشان داده که از لحاظ فنی این امکان وجود ندارد، با این حال ما باز هم در حال پیگیری این راه‌حل هستیم.»

به گفته کریمی، «برای وزارت راه و شهرسازی این پروژه از لحاظ اقتصادی و از دید آنها توجیه دارد؛ چراکه می‌خواهند حمل بار و مسافر را انجام دهند و در کلان اقتصاد کشور هم مفید است. از لحاظ سیاست‌های زیست‌محیطی هم راه‌آهن و حمل‌ونقل ریلی همیشه توصیه می‌شود.»

به او گفتم توسعه حمل‌ونقل ریلی به شرطی برای حفظ محیط زیست مفید است که منجر به قطع درخت و تخریب بیشتر نشود. پاسخ داد: «آیا ما موافق تخریب هستیم؟ پاسخ آن خیر است، ما هم کاملا مخالف هرگونه تخریب هستیم، اما به هر حال گاهی کار به جایی می‌رسد که چاره‌ای نیست و مسیر جایگزینی وجود ندارد. الان صحبت درباره دو کیلومتر است، البته من باز هم تأکید می‌کنم ما هنوز موافقت نکرده‌ایم.»

او در پاسخ به این سؤال که نتیجه ارزیابی چه زمانی اعلام می‌شود، گفت: «ما باز هم در حال ارزیابی هستیم و مکاتبات و مذاکرات با وزارت راه و شهرسازی هنوز در جریان است. می‌خواهیم به‌زودی در کمیته‌های ارزیابی باز هم جلسه برگزار کنیم و نظرم‌ان را به وزارت راه و شهرسازی اعلام کنیم. شاید در یکی، دو ماه آینده این جلسه برگزار شود تا درباره مجوزدادن یا مجوزندادن به پروژه تصمیم‌گیری شود.»

از او پرسیدم وقتی شما هنوز نتیجه ارزیابی را اعلام نکرده‌اید، چطور دولت با طرف روسی برای اجرای پروژه قرارداد بسته است؟ کریمی پاسخ داد: «احداث این ۱۶۰ کیلومتر سسال‌ها طول می‌کشد. از همین الان که قرار نیست در جنگل گیسوم تخریب ایجاد کنند، احداث راه‌آهن را از جبهه‌های مختلف شروع می‌کنند.»

این پاسخ در حالی داده می‌شود که تجربه سد چمشیر همین چند ماه رخ داد، یعنی با وجود هشدارهای کارشناسان و کنشگران محیط زیست درباره خسارات جبران‌ناپذیر آب‌گیری آن، در نهایت با این توجیه که طرف چینی سرمایه‌گذاری کرده است و مجبور به آب‌گیری هستیم، شواهد نشان از آب‌گیری سد داشت. حالا هم این نگرانی وجود دارد که با عقد این قرارداد، پروژه با هر میزان خسارت زیست‌محیطی به انجام برسد.

کریمی درباره این نگرانی‌ها گفت: «با وجود این قرارداد روسیه نمی‌تواند شروع به ساخت جاده در دو کیلومتر جنگل گیسوم بکند. آنها هنوز شروع نکرده‌اند و ما هم اجازه نمی‌دهیم پروژه را شروع کنند. قرارداد بستن یک موضوع است و شروع و کلنگ‌زنی هم موضوع دیگری است. حتی اگر بخواهند کلنگ‌زنی کنند از گیسوم شروع نمی‌کنند، حتما با اجازه ما خواهد بود. ما هنوز درباره این دو کیلومتر با متولیان امر در حال بحث هستیم. پروژه‌ای که بتواند به لحاظ حمل بار و مسافر، آلایندگی را

به حد زیادی کاهش بدهد، خودش یک پروژه محیط‌زیستی محسوب می‌شود. با این

حال ما قبول داریم که این کاهش آلودگی ناشی از سوخت کامیون‌ها و اتوبوس‌ها، باید به گونه‌ای باشد که حتی یک درخت هم قطع نشود.»

پرسید دولت چطور بدون وجود نتایج ارزیابی محیط‌زیستی دست به امضای قرارداد زده است؟ آن هم درحالی‌که ممکن است نتیجه ارزیابی، تخریب محیط زیست و نبود صرفه محیط‌زیستی باشد؟

فعالان محیط زیست و کارشناسان هم می‌گویند جزئیات این پروژه اعلام نشده است و آنها به اطلاعات زیادی در این زمینه دسترسی ندارند.

**اعلام‌نشدن جزئیات پروژه خلاف جریان آزاد اطلاعات است**

یک فعال محیط زیست و کارشناس ارشد خاک درباره مطالعات لازم برای این پروژه به «شرق» گفت: اگر بخواهیم حجم تخریب این پروژه به جنگل‌های گیسوم را بررسی کنیم، باید گزارش ارزیابی آثار زیست‌محیطی طرح منتشر شود و در دسترس عموم قرار بگیرد. برخلاف قانون شفافیت و گردش آزاد اطلاعات، هیچ‌کدام از گزارش‌ها تاکنون در اختیار افکار عمومی و کنشگران حوزه محیط زیست قرار نگرفته و شنیده‌ها هم حاکی از آن است که گزارش ارزیابی برای این طرح تاکنون تنظیم نشده؛ بنابراین ارزیابی ما از میان تخریب بر اساس تخمین است.

حنیفرضا گلزار درباره اهمیت جنگل گیسوم گفت: جنگل‌های گیسوم بخشی از جنگل‌های هیرکانی شمال ایران است. جنگل‌های شمال به لحاظ تنوع‌گرافی به دو دسته بسیار کلی تقسیم می‌شود؛ دسته اول جنگل‌هایی است که در مناطق جلگه‌ای ایجاد شده‌اند و دسته دوم آنها که در مناطق کوهستانی و شیب‌دار تکامل پیدا کرده‌اند. به گفته او «آنچه امروز از این جنگل‌ها باقی مانده، جنگل‌هایی است که روی اراضی شیب‌دار یا به طور مشخص بر دامنه‌های رشته‌کوه البرز قرار دارند. به دلیل توسعه شهرنشینی و افزایش جمعیت تقریباً تمام جنگل‌های جلگه‌ای هیرکانی را به‌ویژه بین صد تا ۱۵۰ سال گذشته از دست داده‌ایم و درحال حاضر چند لکه پراکنده از آن باقی مانده که معروف‌ترین آن شاید پارک جنگلی سینگان در نوشهر مازندران باشد و در آن اتصال جنگل و دریا را مشاهده می‌کنید. باقیی شامل پارک‌های جنگلی نور، قرق و دلند در گلستان و نیز جنگل جلگه‌ای گیسوم است که تحت عنوان پارک جنگلی مرحوم درستکار شناخته می‌شود. از این پارک جنگلی به‌عنوان نکین انگشتی گردشگری گیلان نام برده می‌شود.»

آن‌طور که گلزار می‌گوید، دامنه ارتفاعی این جنگل منفی و مثبت ۲۰ متر از سطح دریای آزاد است: «عدد منهای ۲۰ در اینجا برای ما بسیار مهم است؛ چراکه باعث شده خاک در بعضی قسمت‌های این جنگل، حالت غرقاب دائم داشته باشد و آن را به رویشگاه متفاوتی نسبت به دیگر جنگل‌های جلگه‌ای تبدیل کند.»

به گفته او، به لحاظ تنوع پوشش گیاهی نزدیک به ۴۵ گونه گیاهی در این رویشگاه جنگلی مشاهده شده است که ۱۴ گونه چوبی و ۳۱ گونه علفی در آن وجود دارد. از بین این گونه‌ها تعدادی مانند شمشاد هیرکانی، منحصربه‌جنگل‌های هیرکانی شمال کشور ایران هستند و در هیچ کجای دنیا مانند آن یافت نمی‌شود. سه گونه منحصربه‌فرد با این ویژگی در این جنگل وجود دارد که بیانگر اهمیت جنگل‌های گیسوم است.

گلزار در ادامه صحبت خود به ارزیابی میزان خسارت وارده به منابع طبیعی در صورت عبور راه‌آهن از گیسوم پرداخت: «آن‌طور که خانم رفیعی گفته صد هزار اصله درخت در صورت اجرای راه‌آهن در گیسوم قطع می‌شود. این رقم نسبت به وسعت این پارک جنگلی، عدد بسیار بزرگی است و به این معناست که اگر محقق شود، پارک جنگلی گیسوم ماهیت طبیعی و موجودیت خودش را از دست می‌دهد. البته خسارت به این تعداد درخت تنها زیان ایجادشده نیست. بسیاری دیگر از ارکان طبیعی این رویشگاه نباید در برآورها نادیده گرفته شود. یکی از این موارد که همواره در بیشتر ارزیابی‌های پروژه‌های مختلف دیده نشده، بحث آسیب به خاک است. خاک یکی از سازنده‌های منابع طبیعی است.»

**پروژه رشت– آستارا به لحاظ زیست‌محیطی مقرون به صرفه نیست**

او بند ب ماده ۱۲ قانون «افزایش بهره‌وری در بخش کشاورزی و منابع طبیعی» را به میان می‌کشد: «این قانون دولت را مکلف کرده که همه خسارت‌های وارده به منابع طبیعی و محیط زیست را در حاشیه اجرای طرح‌های عمرانی مطالبه و وصول بکند. طبق نرخ‌نامه سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری، بهای درختانی با قطر بین ۲۰ تا ۴۰ سانتی‌متر نظیر راش و افرا، برای هر پایه ۲۰ میلیون تومان است. این رقم برای شمشاد هیرکانی ۷۰ میلیون برآورد شده است. اگر به حرف‌های خانم رفیعی استناد کنیم، در صورت قطع صد هزار اصله درخت با قطر بیش از ۳۰ سانتی‌متر، میزان خسارت وارده به درختان گیسوم دو هزار میلیارد تومان خواهد بود.»

گلزار ادامه داد: «در مورد خسارت وارده به خاک هم باید گفت خاک این منطقه بسیار منحصربه‌فرد است و از ارزشمندترین خاک‌های جهان به حساب می‌آید. برآورد من می‌گوید در صورت اجرای پروژه، حدود ۲۰۰ هزار تن از بهترین خاک‌های کشور باید تخریب و جابه‌جا شود. در تعرفه سازمان منابع طبیعی، قیمت هر کیلو خاک لایه فوقانی، در مناطق جنگلی ۷۰ هزار تومان در نظر گرفته شده که محاسبات، بیانگر خسارت ۱۴ هزار میلیارد تومانی در حوزه خاک در صورت عبور راه‌آهن از گیسوم است. در مجموع یعنی حدود ۱۶ هزار میلیارد تومان خسارت فقط در حوزه خاک و پوشش گیاهی. لازم است ذکر کنم این رقم مربوط به تعرفه سال ۱۴۰۰ است که با نرخ تورم موجود و افزایش قیمت دلار، در صورت به‌روزرسانی تعرفه، خسارت تا حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان بالا خواهد رفت و این فقط مربوط به همان دو کیلومتر جنگل گیسوم است.»

به تأکید گلزار: «دولت به طور عام و سازمان منابع طبیعی به صورت خاص، باید این رقم را طبق بند ب ماده ۱۲ قانون «افزایش بهره‌وری در کشاورزی» به نفع منابع طبیعی محاسبه و وصول کند، ولی اینکه آیا سازمان منابع طبیعی بتواند چنین کاری انجام بدهد، موضوع دیگری است. ممکن است برای جبران خسارت، به پیمانکار گفته شود در جای دیگری نهال بکارد، اما باید دانست که این نهال‌ها به لحاظ ارزش زیست‌محیطی هیچ‌گاه به پای درختان قطع‌شده در گیسوم نخواهد رسید.»

او به نکته جالبی درباره کل پروژه راه‌آهن رشت – آستارا اشاره می‌کند: «کل ۱۶۰ کیلومتر این پروژه از داخل ناحیه هیرکانی عبور می‌کند. حتی اگر بپذیریم ریل‌ها از مناطق جنگلی عبور نمی‌کند، منابع خاکی ما را از بین خواهد برد که از دسته خاک‌های بسیار ارزشمند هستند. در صورتی که بخواهیم ارزش ریالی این خاک را طبق تعرفه سازمان منابع طبیعی بسنجیم، در این ۱۶۰ کیلومتر بیش از صد هزار میلیارد خواهد شد. اگر قرار باشد قانون در مورد این پروژه اجرا شود، کل پروژه راه‌آهن رشت– آستارا غیراقتصادی است.»

**ارزیابی زیست‌محیطی پروژه هنوز اعلام نشده است**

گزارش ارزیابی زیست‌محیطی راه‌آهن رشت–آستارا از دو سال گذشته به سازمان حفاظت محیط زیست کشور ارسال و جلسات کمیته‌های فنی نظارتی و ارزیابی درباره