

گزارش

جاده‌های سبز

| ترجمه:بهروز مهدیزاده |

همیشه توسعه و پیشرفت در همه جای دنیا با معیارهای زیست‌محیطی در تضاد بوده‌است. افزایش جمعیت سبب شده تا ما بیشتر به جاده، بزرگراه، خانه، بیمارستان و خیلی چیزهای دیگر احتیاج داشته باشیم. احداث جاده هم از دیرباز تاکنون ناگزیر سبب تخریب محیط‌زیست شده است و طرفداران توسعه توجیه این تخریب را در آسان شدن ارتباطات و هزار جور مزایای دیگر از قبیل همین احداث جاده‌ها می‌بینند. اما آیا هر جاده‌ای بایدساخته‌شود،آیا نبایدبین توسعه‌ومنافع زیست‌محیطی توازن و تعادل برقرار ساخت؟ آیا ما انسان‌ها در آینده نزدیک برای ادامه حیات و حتی بقا نیاز به منابع طبیعی وجنگل‌ودشت نداریم؟

چهار تا سال ۲۰۵۰، ۲۵۰ میلیون کیلومتر جاده خواهد داشت. بسیاری از این جاده‌ها ذخیره گاه‌های جنگلی دنیا را در برابر چوب‌بری‌های ویرانگر، شکارچیان ومعن‌چیان غیرقانونی بی‌پناه می‌گذارند. این مورد دانشمندان سراسر دنیا را بر آن گذاشته تا مطالعاتی روی نیاز دنیا به جاده داشته باشند.این مطالعات سبب به وجود آمدن نقشه جهانی جاده‌ساخته‌است،به این منظور که اولویت‌ابندا برای احداث جاده‌هایی است که کمترین تخریب زیست‌محیطی را داشته باشد تا توازن بین تقاضا برای توسعه و حفاظت محیط‌زیست برقرار شود. این مطالعه مناطقی را مشخص کرده که احداث جاده‌های جدید بیشترین سود بالقوه را برای آن منطقه خواهد داشت وهمچنین مناطقی را معلوم کرده که از ساختن جاده در آن حتما باید اجتناب شود. از سوی دیگر در این تقسیم‌بندی مناطقی به نام مناطق مورد مناقشه تعریف شده که در آن سود و زیان به یک نسبت وجود دارد و پررنگ است. در این جور موارد کشورهای توسعه‌یافته مثل هلند سعی کرده‌اند تا اثرات زیست‌محیطی ساختن جاده را به حداقل برسانند. بعنوان مثال آنها تنها در جاهایی جاده احداث می‌کنند که علاوه بر داشتن سود ملی، کمترین تخریب زیست‌محیطی هم داشته باشد. حتی در مواردی که احداث جاده خطری برای محل سکونت حیوانات و کشته شدن آنها هنگام عبور از جاده احساس می‌شده، سعی کرده‌اند تا با استفاده از دانش روز مهندسی و بکار گیری متخصصان، پل یا محل عبوری امن برای حیوانات درست کنند که این موارد در کشورهای توسعه‌یافته مثل هلند به کرات وجود دارد. جاده‌ها اغلب یک جعبه پاندورا از مشکلات محیط‌زیستی ایجاد می‌کنند. اما ما به جاده‌های اقتصاد واجلمعمان نیاز داریم. بنابراین چالش مادر دنیای امروز این است که در چه جاهایی باید جاده جدید بسازیم و کجا باید اجتناب‌حداکث کنیم. این مطالعه توسط دانشمنان دانشگاه جیمز کوک استرالیا با همکاری دانشگاه‌های هاروارد، کمبریج، ملبورن و مینسوتا انجام شد طی ۲ سال کار جمعی نقشه‌ای از مهم‌ترین اکوسیستم‌های ذخیره گاه‌های زیستی جهان تهیه کردند.بعداز آن نقشه مناطقی که بهحفاظت نیاز دارند را مشخص کردند و نه‌باید نقشه و سندی تهیه شد که چه جاده‌هایی در کدام مناطق بیشترین سود را برای نسل بشر در بر خواهد داشت.

به طور کلی، مناطقی که بیشترین سود را از جاده‌های جدید خواهند برد جاهایی هستند که قسمت اعظم فشان به زمین‌های کشاورزی تبدیل شده است اما در حال حاضر عملکرد نسبی پایینی دارند و خیلی هم از بازارهای شهری فاصله ندارند. در این موقعیت احداث جاده بسیار مفید و مجاز است. در آمریکا و بریتانیا احداث جاده تنها بر اساس یک مطالعه اجمالی از میزان خسارات احتمالی بر محیط‌زیست صورت می‌گیرد. اگر ارزیابی زیست‌محیطی نشان از تخریب گسترده داشت جاده قطع به یقین احداث نخواهد شد. این ارزیابی‌ها به‌حدی سختگیرانه هستند که حتی به خطر افتادن یک گونه گیاهی یا جانوری سبب رد شدن این پروژه عمرانی می‌شود. اما ما به جاده و راه‌های ارتباطی جدید نیاز داریم و به‌طور کلی نمی‌توان از آن اجتناب کرد. تمرکز دنیا و سازمان ملل اکنون روی مسأله کشاورزی است چرا که تقاضای غذا در دنیا با اواسط این قرن انتظار می‌رود که ۲ برابر شود و جاده‌های اصلاح شده یا جدید برای کشاورزان بسیار حیاتی است. با احداث جاده‌های بهتر و مفیدتر، ما می‌تواند تا به واسطهٔ آن عملکرد محصولانمان را افزایش دهند همچنین وجود این جاده‌ها سبب می‌شود تا کشاورزان محصولات خود را با هزینه و هدر رفت کمتر به بازارها برسانند. در حال حاضر کشورهای بسیاری در دنیا وجود دارند که از این الگو (برنامه نقشه جاده‌های جهان) برای تطابق آن با مناطق ویژه خود استفاده می‌کنند. در واقع تهیه نقشه دقیق و کاربردی جاده براساس نیاز منطقه و معیارهای زیست‌محیطی به‌عنوان یک راه‌حل استراتژیک و کاربردی برای کمینه کردن آسیب‌های زیست‌محیطی لازم و ضروری است. حتی در احداث جاده‌ها و بزرگراه‌های شهری بسیاری از کشورهای دنیا سعی کردند تا با کمک بهترین مهندسان خود جاده‌هایی را بسازند که نیازی به قطع یک اصله درخت نباشد. این مورد در کشورهای جنوب شرقی آسیا زیاد دیده می‌شود. امروزه در سراسر دنیا احداث جاده در مناطق حساسی مثل پارک‌های ملی یا مناطق حفاظت‌شده به ندرت دیده‌می‌شود. بنابراین هر کشوری باید برنامه‌ای برای احداث جاده‌های خودتوانید کند تا کمترین میزان تخریب بیشترین سود در محیطی و منطقه‌ای داشته‌باشد.

منبع:
http://www.downtoearth.org.in
http://e360.yale.edu

وقتی جنگل انبوه و زیبای گلستان طعمه حریق‌های بی‌دریی شد، خیلی‌ها «جاده» را متهم ردیف‌اول اعلام کردند. جاده‌ای که تعریفی شده بود و مسافران بیشتری را به داخل منطقه حفاظت‌شده کشاند. اما تنها کارکرد جاده برای جنگل‌های ایران، آتش‌سوزی نبود که ازقضا قطع اولین درخت برای جاده‌سازی خود آغاز یک داستان غم‌انگیز بود. داستان «جاده»…

داستان «جاده» در ایران ما نه به مانند داستان «جاده» کم‌کم مک کارتی – که به ظاهر راه نجات انسان باقیمانده در آخرالزمان است – که در ایران، داستان نابودی انسان‌هاست به دست خودشان و به نام «توسعه»…
جاده ابر یکی از قهرمانان منفی این داستان است. جاده‌ای در دل جنگلی به همین نام. جنگلی که تا همین چند سال پیش کسی را خسری از آن نبود و چه راست گفت دکتر اسماعیل کهرم که «زین پس هیچ منطقه کبری را به دیگران معرفی نمی‌کنم از ترس این که دست انسان به آن برسد و نابودی به ارمغان بیاورد». حال می‌خواهند در جنگلی که در دنیا به‌لحاظ گونه‌های کمیاب جانوری و گیاهی منحصر به‌فرد است، جاده بکشند… و عجب اصراری هم دارند … می‌خواهند ارفع گردشگر به منطقه بیاورند، مثل هر جای دیگری در دنیا. فقط با یک تفاوت. در ایران با ورود گردشگر و طرح‌های گردشگری منطقه و محیط زیستش نابود می‌شود اما در کشورهای دیگر مانند مازنی، پلی درست می‌کنند بر فراز جنگل‌های انبوه جزیره لتکاو می‌کنند بر فراز جنگل‌های انبوه جزیره لتکاو تا درس محیط‌زیست بیاموزند به گردشگران. اما جاده ابر نه تنها ۵۰ هکتار از جنگل‌های هیرکانی منطقه ابر را تهدید می‌کند و حتی با فرسایش خاک این جنگل، آب استان سمنان و سفره‌های زیرزمینی‌اش هم به خطر می‌افتند که حتی توجیه اقتصادی هم ندارد. احداث ۶۰ کیلومتر جاده با پهنای ۱۱ متر در منطقه‌ای که ساکنانش کم است و همان ۳ جاده خاکی منطقه‌ای که می‌بایست آسفالت شوند برای عبور و مرورشان بس است، توجیه گردشگری هم ندارد زیرا این منطقه تنها در ۴ الی ۵ ماه از سال قابل سکونت است و در همین مدت هم می‌تواند با امکاناتش پذیرای مسافران باشد. اما آقای «جاده»

دست از سر جنگل هایمان برنی دارد. یکروز روی جنگل‌های ابر دست می‌گذارد و روز دیگر جنگل‌های دیلمان. در آن سوی دیگر شمال ایران، گیلان، این بار هم به پهنانه پروژه گردشگری، گفتند می‌خواهیم بالای کوه‌های دیلمان هتل بسازیم و مسافر بیایوریم و مردم منطقه را ژوند کنیم اما کاشف به عمل آمد که کارخانه سیمان مستقر در قله کوه نیزبا به تعریض جاده دارد برای عبور و مرور راحت خودروهای سنگین‌اش. نتیجه آن که درختان حريم جاده قطع شدند، جاده تعریض شد و سهامداران کارخانه، ثروتمند. اهالی محل هم ناراضی و سرهايشان بی کلاه. در جای‌جای شمال ایران از این دست نمونه‌ها زیاد است. معروف‌ترینش این باب هم اسماعیل کهرم، بوم‌شناس برجسته کشورمان بر اینم کرد: نقل: «حکایت است روزی آقای رئیس‌جمهور قبلی در سفر به گیلان در پالگرد نشسته بود و مشغول گشت‌زنی بر فراز آسمان انزلی بود که چشمش به جاده کنار گذر انزلی افتاد و گفت چه معنا دارد جاده از آن سو کشیده‌شود. از وسط انزلی به‌صرفه‌تر است و این شد سرنوشت تالاب بزرگ دنیا که سال‌ها در مقابل جاده‌سازی مقاومت کرده بود». همچنین بزرگ‌ترین پروژه و بیشترین حجم تخریب هم مربوط به نابودی جنگل‌های امامزاده هاشم و رودبار بود به دلیل ساختن آزادراه تهران– هاشم. حال از جنوب گیلان به سمت غرب گیلان برویم، منطقه تاریخی ماسوله که در دنیا بی نظیر است. به‌تازگی مسئولان به فکر افتاده‌اند که از کنار این منطقه رویایی جاده‌ای بکشند در دل کوه‌های ستبر سرسبز تا قومن را از خلخال وصل کند و این در حالی است که در گیلان ۲ راه برای رسیدن به خلخال وجود دارد و ساکنان گیلان مشکلی در این خصوص ندارند. ساخت این جاده تنها نشان از یک مرض ایدمی دارد در مرض جاده‌سازی. البته بعضی‌ها هم جان سالم به‌در

می‌برند و تیر آقای «جاده» به سنگ می‌خورد. مثل داستان جاده‌سازی بین‌المللی باشد، پلامانع کتول مازندران که با مقاومت مردم و مسئولان و سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور فعلا ناتمام مانده است.

اما تمام داستان‌ها که عاقبت خوب ندارند، به غرب کشور برویم. جنگل‌های بلوط بختیاری که خود درگیر مبارزه با بیماری و آفت هستند، دشمن سرسخت دیگری هم دارند. جاده چین در روستای چین کوه‌رنگ بختیاری در استان بزنوید الیگودرز لرستان. جاده کشان آن قدر قدرت دارند که حتی اعضای شورای اسلامی و برخی از نمایندگان مردم و اهالی روستاهای مجاور هم با نوشتن طومار و مراجعه به ادارات نتوانستند عملیات راهسازی در جنگل‌های بلوط را متوقف کنند. چرا؟ چون یک مقام مسئول در دفتر مناطق محروم وزارت کشور در پاسخ به معترضان گفته بود: «اگر یک میلیون درخت هم قطع شود، این جاده باید احداث شود». کمی آن طرف‌تر هم آقای جاده، کمر به نابودی تعدادی دیگر از درختان جنگل‌های بلوط بست. جاده هرزال لرستان صدها هکتار جنگل بلوط را تکه‌تکه کرد. عملی که حداقل ۴سال است که ادامه دارد و ۲۰۰۰ هکتار از

مجازیت

گزارش «شهروند» از هزاران هکتار تخریب اراضی کشور

مصائب آقای «جاده»

| بابک مهدیزاده | روزنامه‌نگار |



تصویر: ایران

جنگل‌های بلوط غرب کشور را به نابودی کشانده است. داستان دیگر در شمال شرقی ایران است. منطقه حفاظت‌شده گلول و سرانی در استان خراسان‌شمالی، جاده مرزی که این منطقه را به ۲ تکه مجزا درآورده و هزاران درخت ارس … می‌خواهند ارفع کرده‌است. درختانی که برابر قانون حفظ ذخایر زسی در زمره گونه‌های ممنوع‌القطع محسوب می‌شوند. آقای جاده در این داستان، شخصییتی خشن‌تر از خود نشان داد، آن‌جا که توسط ده‌ها لودر و بلدوزر درختان چندصدساله را زیر بستر خود دفن کرد و زیستگاه پلنگ و میش ایرانی را نیز نشانه گرفت. آقای جاده حتی سری به مرکز کشور هم زده است، استان قزوین و جاده معلم کلایه که می‌خواهد این روستا را به تنکابن وصل کند تا بلکه اشتیاق مسافران قزوینی عاشق مازندران برای سفر راحت‌تر به شمال برآورده شود. منطقه‌ای عجین شده با نام الموت که گونه‌های نادر گیاهی دارد و حیوانات کمیاب در خطر انقراض. البته این جاده – ۴ کیلومتری نه‌تنها منطقه الموت را تخریب می‌کند که دست نوازشی هم بر سر جنگل‌های یکر تنکابن می‌کند زیرا این منطقه تنها در ۱۱ الی ۵ ماه از سال قابل سکونت است و در همین مدت هم می‌تواند با امکاناتش پذیرای مسافران باشد. اما آقای «جاده»

دست از سر جنگل هایمان برنی دارد. یکروز روی جنگل‌های ابر دست می‌گذارد و روز دیگر جنگل‌های دیلمان. در آن سوی دیگر شمال ایران، گیلان، این بار هم به پهنانه پروژه گردشگری، گفتند می‌خواهیم بالای کوه‌های دیلمان هتل بسازیم و مسافر بیایوریم و مردم منطقه را ژوند کنیم اما کاشف به عمل آمد که کارخانه سیمان مستقر در قله کوه نیزبا به تعریض جاده دارد برای عبور و مرور راحت خودروهای سنگین‌اش. نتیجه آن که درختان حريم جاده قطع شدند، جاده تعریض شد و سهامداران کارخانه، ثروتمند. اهالی محل هم ناراضی و سرهايشان بی کلاه. در جای‌جای شمال ایران از این دست نمونه‌ها زیاد است. معروف‌ترینش این باب هم اسماعیل کهرم، بوم‌شناس برجسته کشورمان بر اینم کرد: نقل: «حکایت است روزی آقای رئیس‌جمهور قبلی در سفر به گیلان در پالگرد نشسته بود و مشغول گشت‌زنی بر فراز آسمان انزلی بود که چشمش به جاده کنار گذر انزلی افتاد و گفت چه معنا دارد جاده از آن سو کشیده‌شود. از وسط انزلی به‌صرفه‌تر است و این شد سرنوشت تالاب بزرگ دنیا که سال‌ها در مقابل جاده‌سازی مقاومت کرده بود». همچنین بزرگ‌ترین پروژه و بیشترین حجم تخریب هم مربوط به نابودی جنگل‌های امامزاده هاشم و رودبار بود به دلیل ساختن آزادراه تهران– هاشم. حال از جنوب گیلان به سمت غرب گیلان برویم، منطقه تاریخی ماسوله که در دنیا بی نظیر است. به‌تازگی مسئولان به فکر افتاده‌اند که از کنار این منطقه رویایی جاده‌ای بکشند در دل کوه‌های ستبر سرسبز تا قومن را از خلخال وصل کند و این در حالی است که در گیلان ۲ راه برای رسیدن به خلخال وجود دارد و ساکنان گیلان مشکلی در این خصوص ندارند. ساخت این جاده تنها نشان از یک مرض ایدمی دارد در مرض جاده‌سازی. البته بعضی‌ها هم جان سالم به‌در

می‌برند و شرق و مرکز ایران تقسیم می‌ماند شمال‌غرب ایران. جاده‌اتش در جنگل‌های ارسباران آذربایجان‌شرقی که طبق آخرین

نسیم محمدی، خبرنگار و فعال محیط‌زیست طی تحقیقاتی که انجام داده

پروژه‌هایی که تنها در یک استان (مازندران)، جنگل‌های کشور را تهدید می‌کند شناسایی کرده‌است

ردیف	عنوان پروژه	موز ارزیابی دارد	ملاحظات
۱	آزادراه تهران – شمال	+	با یک موافقت اولیه و بدون مجوز نهایی در حال اجراست
۲	سد البرز	–	تخریب شدید جنگل و عدم اجرای تعهدات
۳	سد هراز	–	بدون مجوز در حال اجراست
۴	سد و نیروگاه سیاه‌بیشه	+	در حال بررسی در دفتر ارزیابی
۵	انتقال آب رودخانه چالوس به شرق استان	–	در حال بررسی در دفتر ارزیابی
۶	انتقال آب هراز به پردیس	–	در حال بررسی در دفتر ارزیابی
۷	مجمع‌تفریحی توریستی نمک‌آبرود	–	احداث بدون مجوز
۸	تله‌کابین هراز	–	
۹	سد میجران	–	
۱۰	خط انتقال گاز زیرآب، پل سفید، سوادکوه	+	
۱۱	خط انتقال نیروچلسک‌نکا،	+	واقع در منطقه آب‌شیرگان(ه ۳۰ هکتار جنگل) ایجاد
۱۲	خط انتقال گاز فوشه دماغان کیاسر ساری	–	باران اسیدی و از بین رفتن بیش از هزار هکتار جنگل
۱۳	کک‌سازی سوادکوه	+	شروع عملیات بدون مجوز
۱۴	جاده واژگ – بلدغ – گرگانر	–	
۱۵	انتقال آب خزر به سمنان	–	
۱۶	سد گرمرو	–	مخالفت‌سازمان
۱۷	انتقال آب هراز به پردیس	–	در دست بررسی

نظر رئیس مجمع نمایندگان این استان با رعایت استانداردهای بین‌المللی باشد، پلامانع است. جمله‌ای که فعالان محیط‌زیست به همان فرضیه‌اش ایراد گرفتند. چه اگر قرار بود جاده‌ای مطالعه ۵۲ روستا وجود دارد. در سال‌های اخیر برای اکثر این روستاها راه ارتباطی ساخته شده است. براساس اندازه‌گیری‌های به عمل آمده در مجموع ۲۲۰ کیلومتر جاده ارتباطی برای آنها احداث گردیده که به دلیل کوهستانی بودن منطقه راه‌های محلی عموماً پرپیچ‌وخم و در جای عبور مسیر جاده‌ها از داخل جنگل‌های منطقه، موجب تخریب گسترده در سطح جنگل‌های آن شده‌است.

در این مقاله همچنین نوشته شده: در محدوده مورد مطالعه ۵رشته کانال و لوله انتقال آب در مجموع به طول ۱۲ کیلومتر احداث شده است. این خطوط انتقال آب به منظور آبرسانی به اراضی کشاورزی روستاهای موزز، تبرک، دورک ک علیا، چمن‌گلی و کچوز ساخته شده‌اند. جاده‌های دسترس ایجاده شده برای اجرای این طرح‌ها تخریب زیادی را به وجود آورده است. عبور کانال و لوله‌ها از دامنه‌های با شیب تند و صعب‌العبور باعث عریض شدن نوار تخریب یافته

گردیده است… با احداث و عبور مسیر جاده‌های گوناگون از داخل حوضه‌های آبخیز، دسترسی به نقاط مختلف آن میسر شده و امکان بهره‌برداری از منابع موجود در آن فراهم خواهد شد. نمونه بارز این قضیه بهره‌برداری از جنگل‌ها و مراتع داخل حوضه‌ها می‌باشد. به دفعات مشاهده شده است که در مناطقی که راه ماشین‌رو باز گردیده، قطع درختان جنگلی شدت پیدا می‌نماید. همچنین افراد بیشتری به منظور تفریح وارد عرصه مراتع جنگل‌ها شده و ضمن تفرج، اقدام به لگدمال نمودن عولفه‌ها، چیدن گیاهان دارویی، شکستن شاخه درختان، کند بوته‌ها و افروختن آتش می‌نمایند. بسیار اتفاق افتاده است که بر اثر افروختن آتش و عدم رعایت مسائل ایمنی، آتش‌سوزی‌های وسیعی در یک منطقه روی داده است.

یونسدگان این مقاله در بخشی دیگر نوشته‌اند: شکی وجود ندارد که بایستی برای توسعه و عمران کشور و نواحی مختلف آن، راه‌ها و جاده‌های مناسب احداث گردد، ولی نکته حایز اهمیت آن است که جاده‌سازی باید با رعایت کلیه مسائل فنی و براساس معیارها و شاخص‌های صحیح و اصولی با نگرشی مبتنی بر حفظ محیط‌زیست، حفاظت از جنگل‌ها، مراتع و حفاظت از آب و هیچ گونه توجیهی به این گونه مسائل نشده و با اهدافی در نواحی کوهستانی، لطمه بزرگی به بسیاری از اکوسیستم‌های کوهستانی ایران وارد کرده است. عدم رعایت نکات فنی مزید بر علت و سبب شده که احداث این جاده‌ها به یک عامل تخریب در این محیط‌ها تبدیل شود.»

فصلنامه تحقیقات جنگل و صنوبر ایران نیز چند سال پیش در مقاله‌ای پژوهشی با عنوان تأثیر جاده‌سازی بر تخریب جنگل‌های منطقه بافتل به تخریب گسترده منابع طبیعی منطقه توسط جاده‌سازی اشاره کرد و نوشت: براساس نتایج به‌دست آمده در مجموع ۶۶۱۰۸ هکتار از عرصه منابع طبیعی در حوضه آبخیز بافتل در استان چهارمحال و بختیاری در اثر جاده‌سازی تخریب گردیده است که از این مقدار ۴۲۰۱۹ هکتار جنگل، ۱۹۸۹۷ هکتار مرتع و ۴۱۹۹۲ هکتار از اراضی کشاورزی تشکیل می‌دهند.

در ادامه این پژوهش آمده است: در بررسی ناپایداری‌های امانده‌ای مانثر از جاده‌سازی در کارون‌شالی مشخص گردیده که ۸درصد از کل ناپایداری‌های ثبت شده در حوضه، در امتداد جاده‌ها به‌ویژه جاده شهر کرد– مسجدسلیمان قرار گرفته است و یکی از مهم‌ترین عوامل زیاد باعث تخریب منابع طبیعی جلوی اجرای پروژه را می‌گیرد اما اگر گریزی برای اجرای طرح نباشد می‌تواند به لحاظ ملی مهم باشد می‌بایست خسارات برآورد شده و دستگاه مسئول اعتباری برای بازسازی و جایگزینی اختصاص دهد. خسارت‌ها در قالب جدول‌ها بر آورد می‌شود. مثلا چند اصله درخت قطع می‌شود و چند اصله نهال باید جایگزینش شود یا حتی آسیب به خاک هم محاسبه می‌شود. دستگاه مجری طرح هم موظف است خسارات را در بودجه خود پیش‌بینی کند و براساس قانون به نهادهای مربوطه واریز کند تا به منظور حفاظت از عرصه‌های آبخیزداری، بیابانزایی و جنگل‌داری خسارت‌های وارده به این بخش‌ها جبران شود.

وی در پاسخ به این سوال که آیا مقاومت سازمان جنگل‌ها ن اندازه هست که بتواند جلوی طرح‌های عمرانی ملی را بگیرد، می‌گوید: ما درخواست‌های زیادی برای جاده‌سازی با عبور برق و آب یا کشف معدن داریم اما در مقابل اکثر این درخواست‌ها مقاومت می‌کنیم. ما معتقدیم که نباید دو روزه به توسعه رسید بلکه توسعه را باید به‌گونه‌ای پیش برد که پایدار باشد و هیچ اکوسیستم و اکولوژی آسیب نبیند.

کیاکجوری ادغان می‌دارد که آماری درباره حجم تخریب اراضی جنگلی و مراتع ندارد اما صراحتا معتقد است که سازمان جنگل‌ها به‌شدت مخالف طرح‌های عمرانی در جنگل‌های شمال ایران است مگر این که اگر هم جاده‌ای برخلاف میل سازمان جنگل‌ها ساخته شد، خساراتش نیز پرداخت شود اما او پاسخ صریحی در این رابطه نمی‌دهد که آیا این پرداخت خسارت‌ها نتیجه‌ای هم دربر داشت و اصلا پرداخت پول می‌تواند اکوسیستم آسیب‌دیده را ترمیم کند یا کاشت یک نهال جایگزین در منطقه دیگری می‌تواند مفید باشد؟

چه خسارت از تخریب کنندگان گرفته شود و چه نشود، چه نهال در جای دیگری به جای درختان قطع شده کاشته شود یا نشود، چه در مقابل زیاده‌خواهی جاده‌سازان به‌راستی مقاومت شود یا نشود و چه جاده‌های ساخته شده در ایران براساس معیارها و استانداردهای بین‌المللی محیط‌زیستی ساخته شوند یا نشوند آنچه واضح و مبرهن و مسلم است این که مساحت جنگل‌هایمان روز به روز دارد کاسته می‌شود. جنگل که نباشد، درخت هم نیست. درخت که نباشد دیگر چیزی نیست که مونو کسید کربن هوا را بگیرد و اکسیژن تولیدمان دهد. این گونه‌است که پدیده گاز‌های گلخانه‌ای بر فراز سرمان سایه می‌افکند و هوا گرم‌تر می‌شود و زندگی غیر قابل تحمل‌تر… و این است تازه آغاز فاجعه…

نگاه

آفت‌بلایت ۲۰ هزار هکتار

از جنگل‌های شمال را نابود کرد

شمشادهای باستانی

به‌زدی منفرض می‌شوند

شهروند! در شرایطی که آفت، جان نیمی از جنگل‌های بلوط را گرس را گرفت در جنگل‌های شمشادالبرز نیزبیماری قارچی‌بلایت آنچنان سریع پیشروی می‌کند که مرز نابودی را به ۲۰هزار هکتار رسانده است و شاید به چندین برابر این میزان هم برسد

مصطفی کیاکجوری،معاونت‌برنامه‌ریزی‌سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور در گفت‌وگو با خبرنگار «شهروند» خبراز نابودی ۲۰هزارهکتاری جنگل‌های شمشادالبرز در شمال ایران، داد طبق آمار ارایه شده توسط این مقام مسئول بیماری قارچی بلایت شمشاد که چندسال پیش از جنگل‌های گیلان شروع شده‌بود،اینک‌به جنگل‌های مازندران رسیده است. وی اظهار داشت: این بیماری از آسال پیش شدت گرفت و فقط هم مختص به درختان شمشاد است، مقابله با آن نیز بسیار دشوار است. زیرا امکان استفاده از سم‌پاشی نیست و باید به سمت مبارزه مکانیکی و بیولوژیکی و قطع نهال‌های آلوده و استفاده از آتش‌افکن‌ها رفت. این روش‌ها با بلایت سخت است و اصلا راه مقابله با این بیماری دشوار است، چون وزش یک باد ملایم هم می‌تواند قارچ‌ها را به نقاط دیگر منتقل کند. این قارچ اگر چه برای جنگل‌های جنگل‌های دیگر ضرر نیست اما با پیشرفت به بدن حیوانات می‌تواند به مناطق دیگر هم منتقل شود. وی درمقابل به اقدامات انجام شده سازمان جنگل‌ها درمقابله با این بیماری اذعان کرد: اگر نیاز باشد باید جنگل‌های شمشاد را تخریب و مجددا احیا کرد. احیای جنگل‌ها باید توسط جمع کردن بذور انجام شود که حتی همین مورد هم دشوار است چون بذور هم به راحتی آلوده می‌شوند. به هر حال کارشناسان پیش‌بینی‌های وی نشان می‌دهد که تا سال آینده و با این شیوع گسترده‌این بیماری هم به همین راحتی‌هایست و نیاز به امکانات پیشرفته مکانیکی دارد.

به گزارش خبرنگار «شهروند»، بیماری بلایت یا آتک در شمشاد از مناطق مرکزی تا ایران آنده و پیش از این در قاره اروپا و بعضی از کشورهای آسیایی نیز دیده‌شده است. طبق پیش‌بینی‌های کیاکدیبری، رئیس انجمن جنگلبانی ایران احتمالا ۵۰ هزار هکتار از نوده‌های شمشاد از جنگل‌های شمشادباسرعتی بالاخشک خواهند‌شد.

اولین همین ماه بود که یکی از کارشناسان گیاه‌پزشکی اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری مازندران در گفت‌وگرای شمشاد گفته بود که بیماری قارچی خشکیدگی شمشاد در جنگل‌های حوزه تحن و تالار قلمشهر شیوع یافته است. با این حال این روند با شدت همچنان ادامه دارد و سازمان‌های مربوطه نتوانسته‌اند جلوی پیشروی این بیماری مهلک را بگیرند. به‌طوری‌که اکنون خطر انقراض ذخیره‌گاه خبیسوس را که یکی از مهم‌ترین و بزرگترین ذخیره گاه‌های شمشاد جهان محسوب می‌شود،تهدید می‌کند.

پیش از این اسما هادی کیادیبری به مسئولان هشتاد داده بود که با اختصاص اعتبارات بیشتر پیش از وقوع فاجعه، فکری برای پیشگیری از صدمات جبران‌ناپذیر کنند. هشداری که البته ظاهرا گوش شنوایی نیافت و بنا به اعتقاد کیادیبری به دلیل سهل‌انگاری مسئولان اکنون جنگل‌های شمال ایران که دارای گونه‌های نادر گیاهی در دنیا و متنوع و با تاریخ بشریت هستند در خطر نابودی و انقراض قرار گرفت‌اند. خطر انقراض البته فقط مختص به شمشادهای شمال ایران نیست که بسیاری از گونه‌های گیاهی در جنگل‌های کل ایران با خطرات مشابهی دست به گریبان هستند. به طوری‌که سازمان جنگل‌ها و مراتع کشور اینک دست یاری به سوی سازمان خواربار و کشاورزی سازمان ملل متحد (فائو) دراز کرده و اولین این ماه گروهی از کارشناسان این سازمان به ایران سفر کردند و پس از ۱۰ روز اقامت و بازدید از جنگل‌های گیلان، مازندران، فارس، ایلام، لرستان و کرمانشاه بیماری بلوط‌های آراگوس و شمشادهای ابر را از نزدیک دیدند. به گزارش مهر، پروفیسور مولینا، سرپرست این گروه گفته بود که چرای بی‌رویه دام، بهره‌برداری از جنگل‌ها برای تولید زغال و سوخت، وجود ریزگرد‌های دوره‌ای، تبدیل اراضی جنگلی به اراضی کشاورزی، شخم‌زدن خاک برای خودکفایی در تولید گندم و عبور خط‌لوله گاز، نفت و آب از جمله عواملی هستند که تأثیرات منفی روی جنگل‌های ایران داشته‌است.

خبر شرمورا، رئیس بخش گیاه‌پزشکی فائو هم درباره جنگل‌های گیلان و مازندران گفته بود: برای مدیریت بیماری درختان شمشاد آقا‌بش پیشگیری، اولین اقدام این است. پیشگیری برای مناطقی درمان که هنوز بیماری در آن سرایت نکرده و درمان و احیایرابطی است که تازه به این بیماری مبتلاشده خواهد رسید.