مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان از پیشرفت فیزیکی ۹۴ درصدی و افتتاح آن تا پایان سال خبر داد

عظیم‌ترین پروژه ریلی کشور در ایستگاه پایانی

تنها بندر اقیانوسی ایران تا اسفندماه به شبکه ریلی کشور متصل می‌شود



گزارش

بیتا میرعظیمی
گروه ایران زمین

شمارش معکوس برای بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار-زاهدان آغاز شده است؛ ابرپروژه‌ای راهبردی که پس از بیش از یک دهه اجرا، اکنون با پیشرفت فیزیکی ۹۴ درصدی به مراحل پایانی تکمیل رسیده و قرار است با اتصال تنها بندر اقیانوسی ایران به شبکه سراسری راه‌آهن، فصل تازه‌ای در توسعه سواحل مکران و تقویت جایگاه ترانزیتی کشور رقم بزند. این طرح ملی که از سال ۱۳۹۲ در دست اجراست، تاکنون نزدیک به ۵۰ هزار میلیارد تومان اعتبار جذب کرده که حدود ۳۵ هزار میلیارد تومان آن در دولت چهاردهم تأمین و تخصیص یافته است. با پایان عملیات ریل‌گذاری در محدوده ایرانشهر-چابهار، تمرکز اجرایی پروژه بر تکمیل زیرساخت‌ها، ایستگاه‌های باقی‌مانده و آماده‌سازی مسیر برای بهره‌برداری قرار گرفته و طبق گفته مدیر پروژه به «ایران»، افتتاح آن برای دهه فجر و حداکثر تا پایان سال جاری هدفگذاری شده است. راه‌آهن چابهار-زاهدان با ظرفیت پیش‌بینی‌شده سالانه هشت میلیون تن بار، افزون بر تسهیل جابه‌جایی کالا و توسعه مبادلات تجاری با افغانستان و کشورهای آسیای میانه، می‌تواند به تقویت کریدورهای بین‌المللی، افزایش سهم ایران از ترانزیت منطقه‌ای و ایجاد فرصت‌های تازه اقتصادی و اشتغال در سیستان و بلوچستان کمک کند؛ مسیری که تکمیل آن، حلقه‌ای مهم از اتصال جنوب شرق کشور به شبکه حمل‌ونقل ملی و فرامنطقه‌ای را کامل خواهد کرد.

«رحمت رضایی» مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان، با اعلام پیشرفت فیزیکی ۹۴ درصدی این پروژه راهبردی به «ایران» گفت: «با تکمیل عملیات اجرایی و ریل‌گذاری در محدوده ایرانشهر-چابهار، تمرکز اصلی بر انجام کارهای تکمیلی خط، تکمیل ایستگاه‌های باقی‌مانده و آماده‌سازی زیرساخت‌ها برای بهره‌برداری قرار گرفته است. براساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، تلاش می‌کنیم این پروژه را در ایام دهه فجر و حداکثر تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسانیم.» وی با تشریح آخرین وضعیت اجرایی راه‌آهن چابهار-زاهدان اظهار کرد: «بخش زاهدان-خاش-ایرانشهر این ابرپروژه پیش‌تر تکمیل شده و در اختیار شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته است. درحال حاضر، عملیات اجرایی در محدوده ایرانشهر تا چابهار در مراحل پایانی قرار دارد و با اتمام این بخش، کل مسیر ریلی چابهار-زاهدان تکمیل خواهد شد.»

مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان با اشاره به پایان عملیات ریل‌گذاری در محدوده باقی‌مانده، افزود: «پس از اتمام ریل‌گذاری، مجموعه‌ای از عملیات فنی و تکمیلی برای آماده‌سازی خط انجام می‌شود که از جمله آنها می‌توان به بالاست‌ریزی، تنظیم خط و تکمیل بخش‌های باقی‌مانده زیرساخت ریلی اشاره کرد. این اقدامات برای دستیابی به شرایط فنی لازم جهت بهره‌برداری ایمن و پایدار از خط آهن ضروری است.»

رضایی ادامه داد: «در کنار عملیات مربوط به خط، تکمیل ساختمان‌ها و تأسیسات ایستگاهی نیز در دستور کار قرار دارد. ایستگاه‌های مسافری نیکشهر و چابهار در حال حاضر حدود ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارند و تلاش می‌کنیم با تسریع عملیات اجرایی، این ایستگاه‌ها نیز در بازه زمانی پیش‌بینی‌شده، آماده بهره‌برداری شوند.»

تزریق ۳۵ همت اعتبار در دولت چهاردهم

«رحمت رضایی» مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان با اشاره به تکمیل همزمان زیرساخت خط و ایستگاه‌ها برای آغاز بهره‌برداری تصریح کرد: «هدف این است که باقی‌مانده عملیات اجرایی به‌گونه‌ای پیش برود که امکان بهره‌برداری از مسیر در موعد مقرر فراهم شود. به همین دلیل، علاوه بر تکمیل خط، آماده‌سازی ایستگاه‌های مسافری و تأسیسات مورد نیاز برای بهره‌برداری نیز با جدیت دنبال می‌شود.» وی درباره وضعیت ایستگاه‌های مسافری این مسیر نیز گفت: «در طول این خط، چهار ایستگاه مسافری پیش‌بینی شده است. ایستگاه‌های خاش و ایرانشهر در بخش تکمیل‌شده مسیر قرار دارند و مورد استفاده هستند. ایستگاه‌های نیکشهر و چابهار نیز در حال تکمیل‌اند و با پیشرفت فیزیکی حدود ۸۰ درصدی، در اولویت برنامه‌های اجرایی برای آماده‌سازی و بهره‌برداری قرار دارند.»

رضایی با اشاره به تفاوت ایستگاه‌های مسافری و ایستگاه‌های بین‌راهی اظهارکرد: «علاوه بر ایستگاه‌هایی که برای خدمات مسافری در نظرگرفته شده‌اند، در طول مسیر مجموعه‌ای از ایستگاه‌های بین‌راهی نیز وجود دارد که کارکرد آنها با ایستگاه‌های مسافری متفاوت است. این ایستگاه‌ها برای نگهداری خط، نظارت بر زیرساخت‌ها و کنترل ترافیک ریلی مورد استفاده قرار می‌گیرند و محل توقف و سوار و پیاده شدن مسافران نیستند.»

وی افزود: «در محدوده‌ای که اکنون برای بهره‌برداری آماده می‌شود، علاوه بر ایستگاه‌های مسافری، پنج ایستگاه بین‌راهی نیز در برنامه تکمیل و آماده‌سازی قرار دارند. استقرار نیروهای تخصصی در این ایستگاه‌ها به نگهداری مستمر خط و مدیریت تردد قطارها کمک می‌کند و نقش مهمی در بهره‌برداری ایمن و منظم از شبکه ریلی خواهد داشت.»

مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان درباره منابع مالی اختصاص‌یافته به این ابرپروژه نیز گفت: «از آغاز اجرای طرح در سال ۱۳۹۲ تاکنون، در مجموع نزدیک به ۵۰ هزار میلیارد تومان (۵۰ همت) منابع مالی به پروژه تزریق شده است. دست‌کم حدود ۳۵ هزار میلیارد تومان از این منابع نیز در دولت چهاردهم تأمین و تخصیص یافته است.»

رضایی با اشاره به تأمین منابع مالی در ماه‌های اخیر بیان کرد: «در یک ماه گذشته نیز حدود چهار هزار میلیارد تومان منابع جدید به پروژه اختصاص یافته است. این اعتبارات متناسب با نیازهای اجرایی در اختیار بخش‌های مختلف قرار گرفته تا عملیات باقی‌مانده در کارگاه‌های فعال با سرعت بیشتری دنبال شود.» وی تأکید کرد: «در این پروژه راهبردی، تأمین به‌موقع منابع مالی و تخصیص آن به بخش‌های اولویت‌دار، نقش تعیین‌کننده‌ای در پیشبرد عملیات اجرایی دارد. در مرحله کنونی نیز منابع اختصاص‌یافته برای تکمیل فعالیت‌های باقی‌مانده، آماده‌سازی ایستگاه‌ها و فراهم کردن مقدمات بهره‌برداری اهمیت ویژه‌ای دارد.»

ارتقای جایگاه ایران در مبادلات منطقه‌ای

مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان اظهار کرد: «در حال حاضر بیش از چهار هزار نفر در بخش‌های مختلف پروژه مشغول فعالیت هستند. این نیروها در حوزه‌های زیرسازی، روسازی، عملیات ریلی و احداث و تکمیل ساختمان‌های ایستگاهی فعالیت می‌کنند و بخش مهمی از ظرفیت اجرایی طرح را تشکیل می‌دهند.» رضایی با بیان اینکه تکمیل این پروژه تنها به معنای احداث یک مسیر ریلی جدید نیست، افزود: «راه‌آهن چابهار-زاهدان از منظر توسعه حمل‌ونقل، افزایش ظرفیت ترانزیتی و تقویت جایگاه ایران در کریدورهای منطقه‌ای اهمیت راهبردی دارد. بهره‌برداری از این خط می‌تواند ارتباط یکی از مهم‌ترین بنادر کشور با شبکه سراسری راه‌آهن را برقرار کند و زمینه استفاده گسترده‌تر از ظرفیت‌های بندری و ریلی ایران را فراهم آورد.»

وی با اشاره به موقعیت بندر شهید بهشتی چابهار تصریح کرد: «بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور است و در حال حاضر اتصال ریلی به شبکه سراسری ندارد. با تکمیل و بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار-زاهدان، این بندر به شبکه ریلی کشور متصل می‌شود؛ اتفاقی که می‌تواند در افزایش کارایی زنجیره حمل‌ونقل، تسهیل جابه‌جایی کالا و توسعه خدمات لجستیکی در جنوب شرق کشور نقش مؤثری داشته باشد.» مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان ادامه داد: «اتصال ریلی بندر چابهار، امکان انتقال کالا از طریق شبکه راه‌آهن به سایر نقاط کشور و مسیرهای ارتباطی منطقه را فراهم می‌کند. در چنین شرایطی، بخشی از حمل‌ونقل کالا می‌تواند با استفاده از ظرفیت ریلی انجام شود و ارتباط میان بندر، مراکز مصرف و تولید و شبکه‌های ترانزیتی تقویت شود.» رضایی با تأکید بر ظرفیت‌های ترانزیتی این بندر گفت: «چابهار از موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای برخوردار است و می‌تواند برای کشورهای منطقه، بویژه کشورهای محصور در خشکی، مسیر دسترسی به آب‌های آزاد را تسهیل کند. افغانستان و کشورهای آسیای میانه از جمله کشورهایی هستند که توسعه ارتباطات حمل‌ونقلی و لجستیکی با بندر چابهار می‌تواند برای آنها اهمیت داشته باشد.» وی خاطرنشان کرد: «ایجاد ارتباط ریلی میان بندر چابهار و شبکه سراسری کشور، ظرفیت ارائه خدمات حمل‌ونقلی به این کشورها را افزایش می‌دهد و می‌تواند زمینه جذب بخشی از جریان بار منطقه‌ای را فراهم کند. تقویت این ظرفیت، علاوه بر ایجاد درآمدهای مرتبط با حمل‌ونقل و ترانزیت، به ارتقای جایگاه ایران در شبکه مبادلات منطقه‌ای کمک خواهد کرد.»

> مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان با اعلام پیشرفت فیزیکی ۹۴ درصدی این پروژه راهبردی به «ایران» گفت: با تکمیل عملیات اجرایی و ریل‌گذاری در محدوده ایرانشهر-چابهار، تمرکز اصلی بر انجام کارهای تکمیلی خط، تکمیل ایستگاه‌های باقی‌مانده و آماده‌سازی زیرساخت‌ها برای بهره‌برداری قرار گرفته است

تقویت فعالیت‌های بندری و لجستیکی

مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان با اشاره به تحولات تجارت بین‌المللی و تغییر مسیرهای حمل‌ونقل کالا اظهار کرد: «با توجه به محدودیت‌هایی که در پی جنگ روسیه و اوکراین و تحریم‌های اعمال‌شده علیه روسیه ایجاد شده، مسیرهای تجاری و حمل‌ونقلی در منطقه اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند. در چنین شرایطی، ایران می‌تواند با توسعه زیرساخت‌های ریلی و افزایش ظرفیت عبور کالا، از فرصت‌های موجود در کریدور شمال-جنوب بهره بیشتری ببرد.» رضایی افزود: «راه‌آهن چابهار-زاهدان می‌تواند در کنار سایر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور، به تقویت پیوند میان مسیرهای جنوبی و شبکه‌های ارتباطی شمالی کمک کند. تحقق این ظرفیت البته به توسعه هماهنگ زیرساخت‌ها، فراهم بودن امکان جابه‌جایی مستمر کالا و تقویت خدمات لجستیکی وابسته است.»

وی با اشاره به ظرفیت پیش‌بینی‌شده برای جابه‌جایی بار در این مسیر گفت: «برآوردها نشان می‌دهد که با بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار-زاهدان، امکان جابه‌جایی سالانه حدود هشت میلیون تن بار فراهم خواهد شد. این ظرفیت می‌تواند به افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی کالا و تقویت نقش بندر چابهار در شبکه ترانزیتی کشور کمک کند.» مجری طرح راه‌آهن چابهار-زاهدان در ادامه، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل را عاملی مهم در رونق اقتصادی سیستان و بلوچستان دانست و اظهار کرد: «این استان از مناطق کمترتوسعه‌یافته کشور به شمار می‌رود و توسعه زیرساخت‌هایی مانند راه‌آهن و راه‌های ارتباطی می‌تواند زمینه بهبود دسترسی، تقویت فعالیت‌های اقتصادی و افزایش فرصت‌های توسعه‌ای را فراهم کند.»

رضایی تصریح کرد: «تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان، علاوه بر آثار مستقیم آن در حوزه حمل‌ونقل، می‌تواند زمینه‌ساز توسعه فعالیت‌های بندری، لجستیکی و اقتصادی در امتداد مسیر باشد. اتصال بندر به شبکه ریلی، امکان بهره‌برداری مؤثرتر از ظرفیت‌های جغرافیایی و تجاری منطقه را فراهم می‌کند و در صورت تکمیل زنجیره‌های حمل‌ونقل و ترانزیت، می‌تواند به تقویت نقش سیستان و بلوچستان در اقتصاد ملی و منطقه‌ای بینجامد.»

وی در پایان با تأکید بر ادامه تلاش‌ها برای تکمیل بخش‌های باقی‌مانده پروژه گفت: «با توجه به پیشرفت فیزیکی ۹۴ درصدی پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان، پایان عملیات ریل‌گذاری در محدوده ایرانشهر-چابهار و پیشرفت عملیات تکمیل ایستگاه‌ها، برنامه‌ریزی‌ها برآماده‌سازی بخش‌های باقی‌مانده متمرکز شده است. هدف این است که با تأمین منابع مورد نیاز و تکمیل اقدامات فنی و اجرایی، پروژه در دهه فجر و حداکثر تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد.»





ضعف زیرساخت‌ها آب‌های لرستان را از دسترس خارج کرده است

تشنگی در همسایگی رودخانه

گزارش

گروه ایران زمین

صدای پای آب را می‌توان در سمت رودخانه‌ها شنید، در مسیر چشمه‌هایی که از دل زاگرس بیرون می‌آیند و در باران‌هایی که گاهی در چند ساعت، رودخانه‌های فصلی لرستان را به جریان می‌اندازند. اما همین استان در روزهای گرم سال، ممکن است در خانه‌ای در خرم‌آباد، بروجرد، دورود، ازنا، الیگودرز یا کوهدشت با افت فشار یا نگرانی از پایداری آب شرب روبه‌رو شود.

استانی که به گفته مسئولان، حدود ۱۲ تا ۱۲.۵ میلیارد مترمکعب روان‌آب دارد، هنوز برای تأمین پایدار آب برخی شهرها و روستاهایش با مشکل مواجه است. در لرستان بین «آب داشتن» و «آب در اختیار داشتن» فاصله بسیار است.

آب باید در جایی ذخیره شود، از مسیر مناسبی عبور کند، تصفیه شود، به شبکه برسد و در زمان نیاز در دسترس مصرف‌کننده قرار گیرد. در غیر این صورت، رودخانه‌ای که امروز خروشان است، ممکن است چند ماه بعد هیچ نقشی در تأمین آب شرب همان منطقه نداشته باشد. در تازه‌ترین اظهارات مدیرکل منابع طبیعی و آبخیزداری لرستان نیز همین فاصله آشکار است. شیرزاد نجفی گفته است استان سالانه حدود ۱۲ میلیارد مترمکعب روان‌آب دارد، در حالی که حجم ذخیره آب در سدهای استان حدود ۲۰۰ میلیون مترمکعب است. او از طرح‌های آبخیزداری و آبخوان‌داری برای مدیریت این روان‌آب‌ها سخن گفته است. این دو عدد در کنار هم، تصویری روشن از مسأله لرستان می‌سازند: آب بسیار بیشتر از ظرفیت ذخیره و مدیریت آن، در حرکت است.

رودخانه‌هایی که می‌روند

لرستان در محدوده دو حوضه آبریز دز و کرخه قرار دارد و بخش قابل‌توجهی از آب آن در نهایت راه خود را به سوی پایین‌دست پیدا می‌کند. استاندار لرستان نیز پیش‌تر گفته بود استان در شرایط عادی حدود ۱۲.۵ میلیارد مترمکعب آب ورودی و تولیدی در این دو حوضه دارد، اما مجموعه تخصیص آب استان حدود یک میلیارد و ۶۷ میلیون مترمکعب است. به بیان ساده‌تر، فاصله میان آبی که در جغرافیای لرستان جاری می‌شود و آبی که استان امکان برنامه‌ریزی و بهره‌برداری از آن را دارد، بسیار زیاد است. اما مشکل فقط میزان تخصیص نیست. زیرساخت نیز در این معادله سهم بزرگی دارد. حجم مخازن سدهای ساخته شده لرستان حدود ۲۰۰ تا ۲۰۸ میلیون مترمکعب اعلام شده، رقمی که در برابر حجم روان‌آب سالانه استان بسیار کوچک است. حتی سدهای در حال ساخت نیز هنوز نمی‌توانند این شکاف را پر کنند. در بسیاری از نقاط، مشکل این نیست که آب هرگز وجود ندارد، مشکل این است که آب در لحظه‌ای که باید، در جایی که باید و به اندازه‌ای که باید وجود ندارد.

آب هست، اما نه در لوله

شبکه آب شرب لرستان خود تصویری از پیچیدگی مسأله است. بر اساس آمار اعلام شده از سوی شرکت آب و فاضلاب، حدود ۹۵۰ منبع شامل چاه، چشمه و قنات، آب شرب ۳۳ شهر و حدود ۲ هزار و ۸۴۲ روستا را تأمین می‌کنند. سهم چاه‌ها و منابع زیرزمینی حدود ۵۳ درصد و سهم چشمه‌ها حدود ۴۷ درصد اعلام شده است. این وابستگی به منابع پراکنده، در سال‌های خشک خود را بیشتر نشان می‌دهد. به گفته نورالدین نوریزدان، مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب لرستان، شش شهر خرم‌آباد، بروجرد، دورود، ازنا، الیگودرز و کوهدشت در فهرست شهرهای دارای تنش آبی قرار گرفته‌اند. در چنین شرایطی، افزایش مصرف تابستانی می‌تواند یک مسأله طبیعی را به بحران زیرساختی تبدیل کند. به گفته نوریزدان، مصرف آب در ماه‌های گرم سال معمولاً ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش می‌یابد و اگر فشار مصرف بیشتر شود، شبکه توان پاسخگویی نامحدود نخواهد داشت.

> حجم مخازن سدهای ساخته شده لرستان حدود ۲۰۰ تا ۲۰۸ میلیون مترمکعب اعلام شده است، رقمی که در برابر حجم روان‌آب سالانه استان بسیار کوچک است. حتی سدهای در حال ساخت نیز هنوز نمی‌توانند این شکاف را پر کنند

سدهایی که فقط یک سازه نیستند

برای لرستان، سدسازی تنها به معنای ذخیره آب نیست. هر سد در صورت تکمیل شبکه پایین‌دست می‌تواند به یک زنجیره اقتصادی تبدیل شود: آب شرب، کشاورزی، صنعت، کنترل سیلاب، اشتغال و حتی گردشگری. در تیرماه امسال، معاون عمرانی استانداری لرستان درباره سد آبسرده بروجرد اعلام کرد این پروژه به حدود ۵۹ درصد پیشرفت رسیده و حجم مخزن آن ۶۱ میلیون مترمکعب است؛ ظرفیتی که به گفته او می‌تواند بر کشاورزی، گردشگری، صنعت و خدمات منطقه اثر بگذارد. در دلفان نیز بهره‌برداری از ایستگاه پمپاژ و شبکه آبیاری و زهکشی اسماعیل‌آباد، ۶۰۰ هکتار از اراضی دیم را به اراضی آبی تبدیل کرده است. نمونه‌ای کوچک اما معنادار از اینکه ارزش واقعی آب زمانی آشکار می‌شود که یک منبع طبیعی به زیرساخت بهره‌برداری متصل شود. در الیگودرز نیز مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای لرستان از افزایش سه برابری تخصیص آب این شهرستان از طرح قمرود، از ۴.۶ به حدود ۱۴.۱ میلیون مترمکعب خبر داده است. به گفته علیرضا کاکاوند، پمپ‌های این طرح در حال نصب است و پیش‌بینی شده نزدیک به یک‌هزار و ۷۰۰ هکتار از اراضی آسیب‌دیده از نظر منابع آبی احیا شود. اما در میان پروژه‌های آبی لرستان، سد معشوره جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است. استاندار لرستان بارها بر ضرورت اجرای این پروژه تأکید کرده و آن را یکی از پروژه‌های اساسی توسعه استان دانسته است. استدلال او این است که ادامه تأخیر در اجرای طرح به معنای از دست رفتن بخشی از فرصت‌های آبی و اقتصادی استان است. اهمیت معشوره تنها در حجم مخزن آن خلاصه نمی‌شود. مسأله اصلی این است که لرستان چگونه می‌تواند از موقعیت جغرافیایی خود در زاگرس و حجم قابل‌توجه روان‌آب‌ها برای توسعه کشاورزی، صنعت و اشتغال استفاده کند، بدون آنکه این استفاده به معنای تخریب منابع طبیعی یا مصرف بی‌رویه باشد. اگر بارش‌های شدید در زمانی کوتاه رخ دهند و زیرساخت‌های کنترل و ذخیره‌سازی کافی نباشد، آب به جای آنکه به سرمایه تبدیل شود، به روان‌آب و سیلاب تبدیل می‌شود. مدیرکل منابع طبیعی و آبخیزداری لرستان در تازه‌ترین اظهارات خود از اجرای طرح‌های آبخیزداری و آبخوان‌داری برای مدیریت روان‌آب‌ها خبر داده و گفته است لایروبی سدها و تکمیل سازه‌های نیمه‌تمام نیز در دستور کار قرار گرفته است. این موضوع با توجه به پیش‌بینی شرایط بارشی و احتمال تشدید بارش در زاگرس اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

آب نزدیک است، اما بهره‌وری دور

شرکت آب و فاضلاب لرستان در سال جاری بخشی از تلاش خود را صرف ایجاد منابع پشتیبان کرده است. پروژه آبرسانی جنوب خرم‌آباد با اجرای ۱۷ کیلومتر خط انتقال، حفر هفت حلقه چاه و احداث یک مخزن پنج هزار مترمکعبی، ۱۴۰ لیتر بر ثانیه به ظرفیت تأمین آب این شهر اضافه کرده است. در همین حال، پروژه تصفیه‌خانه‌های آب خرم‌آباد، دورود، ازنا، نورآباد، کوهدشت و الشتر نیز در برنامه قرار گرفته‌اند. این پروژه‌ها نشان می‌دهد مسأله آب شرب در لرستان بیش از آنکه به نبود منابع طبیعی محدود باشد، به تبدیل منابع طبیعی به یک سامانه پایدار تأمین آب مربوط است. حتی در شرایط اضطراری نیز این موضوع خود را نشان داده است. مدیرعامل آبفای لرستان گفته است در جریان حملات دشمن آمریکایی-صهیونی، ایستگاه اصلی تأمین آب خرم‌آباد به‌طور کامل تخریب، اما منابع و ظرفیت‌های پدافندی باعث شد حدود ۱۳۰ هزار نفر بدون قطعی آب باقی بمانند. در ماه‌های اخیر، مسئولان بخش کشاورزی استان نیز بر توسعه آبیاری نوین و افزایش بهره‌وری آب تأکید کرده‌اند. برای نمونه، در مزارع چغندر قند لرستان، توسعه سامانه‌های نوین آبیاری و افزایش بهره‌وری مصرف آب به‌عنوان یکی از اولویت‌های بخش زراعت مطرح شده است؛ بنابراین حلقه مفقوده فقط سد نیست. سد بدون شبکه پایین‌دست، شبکه بدون آبیاری نوین و آبیاری نوین بدون الگوی کشت مناسب، هیچ‌کدام به تنهایی مسأله آب لرستان را حل نمی‌کنند.

پارادوکس لرستان

شاید بتوان وضعیت امروز لرستان را با یک تصویر ساده توضیح داد: باران می‌بارد، رودخانه جان می‌گیرد، آب از میان کوه‌ها پایین می‌آید، بخشی از آن وارد سد می‌شود، بخشی دیگر از استان خارج می‌شود. چند ماه بعد، هوا گرم می‌شود، دبی چشمه‌ها کاهش می‌یابد، مصرف شهرها بالا می‌رود و همان استانی که چند ماه قبل شاهد جاری شدن رودخانه‌ها بوده، برای تأمین آب پایدار با مشکل مواجه می‌شود. این تناقض نه یک معما، بلکه نتیجه شکاف میان منابع و زیرساخت است. لرستان در سال‌های گذشته آب کم نداشته است؛ آنچه کمتر داشته، زیرساختی بوده که بتواند آب را در زمان مناسب نگه دارد، به مقصد مناسب برساند و با بهره‌وری بالا مصرف کند. استاندار لرستان این عقب‌ماندگی زیرساختی را یکی از موانع توسعه استان دانسته و حوزه آب را در شمار اولویت‌های راهبردی قرار داده است.

در ماه‌های اخیر نیز اعتبارات و پروژه‌های متعددی برای سدها، تصفیه‌خانه‌ها، خطوط انتقال و شبکه‌های آبرسانی در دستور کار قرار گرفته، اما اندازه مسأله بزرگ‌تر از چند پروژه منفرد است.



برش