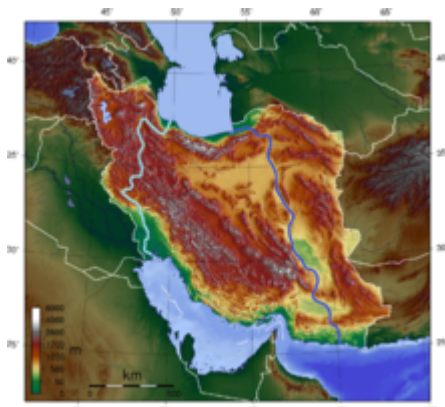




از ویکی‌پدیا، دانشنامهٔ آزاد

طرح ساخت کانال اتصال دریای خزر به خلیج فارس از سال‌های دههٔ ۳۰ خورشیدی مطرح بوده‌است.



دو مسیر پیشنهادی ایران‌رود: مسیر غربی (خلیج فارس) و مسیر شرقی (دریای عمان)

کارشناسان طرح‌هایی برای ساخت این کانال از مسیرهای مختلف ارائه کرده‌اند. ساخت کانالی بن‌بست از دریای خزر به کویر لوت (کانال لوت) نیز مطرح شده‌است. همچنین برخی کارشناسان از متصل کردن دریای خزر به دریاچه ارومیه دفاع می‌کنند. همچنین حکومت منحل‌شدهٔ شوروی نیز به دلیل وابستگی به مسیر طولانی دریایی، که از تنگه‌های بسفر و داردانل و کانال سوئز، که تحت کنترل کشورهای ترکیه و مصر (متحدان آمریکا) بود، به‌منظور تماس از طریق دریا با کشورهای هم‌چون چین و هند، به ساخت این طرح، علاقه‌مند بود. این طرح اگرچه تاکنون به‌طور رسمی مطرح نشده‌است، اما مخالفان و موافقان دارد.

موافقان به درآمدهای سرشار ناشی از انتقال نفت، گاز، محصولات پتروشیمی و سایر کالاها از آسیای میانه به خلیج فارس، و تغییر، و بهبود آب و هوای ایران بر اثر ریزش‌های ناشی از تبخیر آب کانال و جلوگیری از ادامهٔ روند کویری شدن ایران، کاهش شدید هزینه‌های ناشی از حمل و نقل داخلی کالا، گسترش شیلات در حاشیهٔ کانال و قابل استفاده کردن بخش‌های عظیمی از زمین‌های کویری ایران اشاره می‌کنند.

مخالفان نیز به غیر عملی بودن این طرح با توجه به اختلاف سطح آب دریای خزر نسبت به آب‌های آزاد، احتمال زیر آب رفتن زمین‌های شمال کشور، مشکلات عبور از رشته‌کوه‌های البرز، خطر شور شدن منابع آب شیرین و فاجعهٔ زیست‌محیطی و نیز کندی دولت جمهوری اسلامی در اجرای طرح‌هایی به مراتب کوچک‌تر از این نظیر اتوبان تهران شمال و گسترش راه‌آهن و ... اشاره می‌کنند.

محتویات

تاریخچه

بررسی طرح‌های شاخص

هومان فرهاد

محاسن

چالش‌ها

مسعود قمی

محاسن

چالش‌ها

محمود شاه‌بداغی

محاسن

چالش‌ها

تاریخچه

نخستین طرح توسط هومان فرزاد در سال ۱۳۴۵ نوشته شده که وی این طرح را به سازمان پژوهش‌های علمی کشور ارائه داد. بر اساس این طرح باید میان دریای خزر و خلیج فارس دریاچه‌هایی ایجاد شود تا این دو دریا به هم متصل بشوند. در این ارتباط سه نقطه پست در ایران شامل چاله جازموریان، دشت لوت و دیگری هم دشت کویر در نظر گرفته شد.

سال‌ها بعد طرح دیگری هم توسط مسعود قمی به میرحسین موسوی نخست‌وزیر وقت ارائه شد. ساخت این کانال در دوران دولت هاشمی رفسنجانی و محمد خاتمی نیز بررسی شد. مرکز پژوهش‌های مجلس نیز ساخت این کانال را بررسی کرده‌است.^{[۱][۲]}

سپس محمود شاه‌بداغی، با استفاده از مدلسازی کامپیوتری از آخرین نقشه‌های ناسا، ضمن اثبات محصور بودن سه دشت جازموریان، لوت و دشت کویر طرح ایجاد سه دریاچه را با استفاده از حفر ۱۲۶ کیلومتر تونل در شمال و جنوب جازموریان و پمپاژ آب در دو مرحله به ارتفاع ۵۰۰ متر به کویر لوت و ایجاد یک کانال ۲۱ کیلومتری جهت انتقال آب به دشت کویر عملاً مسئولان و مخالفان این پروژه را به چالش دعوت کرد.

همزمان پیمان عابدی نیز در کتاب بررسی اثرات طرح ایرانرود در بهبود موقعیت راهبردی ایران که نخستین کار پژوهشی از منظر استراتژیک به این آبراه است، نیز یکی دیگر از طرح‌های پیشنهادی پیرامون پروژه ایرانرود را با نام آبراه تمدن خلیج فارس مطرح کرده است که طی آن یک شبکه رودخانه‌ای از دریای عمان تا دریای خزر تقریباً تمام مراکز و شهرهای مهم استان‌های کشور را در بر می‌گیرد؛ وی در پیام خود که در ارتباط با طرح خود در ابتدای کتابی که جهت معرفی این طرح منتشر کرده می‌آورد: در کنار ارائه مسیر نو آبراه ایرانرود و اتصال مراکز استان‌ها و آب‌های آزاد، پیشنهاد می‌گردد که ضمن اجرایی شدن این طرح کلان در جمهوری اسلامی ایران و دستیابی به موقعیت و جایگاه راهبردی ویژه در سطح جهانی، این آبراه را به عنوان شاخص تمدن ایران نوین و با نام آبراه تمدن خلیج فارس به جهانیان معرفی نموده است.

بررسی طرح‌های شاخص

هومان فرهاد

اولین طرح توسط هومان فرزاد در سال ۱۳۴۵ نوشته شده که وی این طرح را به سازمان پژوهش‌های علمی کشور ارائه داد. بر اساس این طرح باید بین دریای خزر و خلیج فارس دریاچه‌هایی ایجاد شود تا این دو دریا به هم متصل بشوند. در این ارتباط سه نقطه پست در ایران شامل چاله جازموریان، دشت لوت و دیگری هم دشت کویر در نظر گرفته شد.

محاسن

■ دربرگرفتن تمام استانهای کویری و خشک مرکز کشور

■ از طریق ایجاد شبکه رودخانه‌ای و کانال‌ها، امکان استفاده از آب دریاچه‌ها و رودخانه‌ها را فراهم می‌کند.

- ایجاد بندر متعدد به همراه سواحل صودی در ۷ استان کویری
- گسترش صنایع حمل و نقل دریایی، کشتیسازی، ماهیگیری و گردشگری
- ایجاد چرخه آب در طول کانال و اتصال دریاچه‌ها به آبهای آزاد
- تغییر اقلیم منطقه از گرم و خشک به معتدل و مرطوب
- احیاء اکوسیستم مخصوص مناطق نیمه استوایی
- گسترش صنایع فولاد و کاشی و سرامیک در طول کانال
- امکان احداث مراکز آب شیرین کن در طول مسیر کانال
- احیاء زمینهای حاصلخیز اطراف طرح به وسیله رطوبت حاصل از تبخیر آب دریاچه‌ها
- پیش‌بینی طرح برای چگونگی خروج آبهای راکد سه دریاچه ایجاد شده
- کنترل شلهای روان واقع در دشت کویر و کویر لوت
- جلوگیری از روند افزایش بیابان زایی جازموریان و کویر لوت و دشت کویر
- جلوگیری از روند مهاجرت شهرهای حاشیه کویر به شهرهای بزرگ و خوش آب و هوا
- حفظ فرهنگ و تاریخ و آداب و رسوم و اقتصاد و زبان مناطق مرکزی ایران
- تمرکز زدایی از سواحل شمالی و جنوبی در تعطیلات تابستانی و نوروز

چالشها

- زمانبری بالای احداث پروژه با ارائه پیشنهاد حفر حدود ۵ هزار کیلومتر کانال در طرح
- عدم بهره‌مندی مناطق غربی و شمال شرق کشور از مزایای طرح
- عدم پیش‌بینی جهت اتصال طرح به آبهای دریای خزر
- عدم برنامه مناسب جهت خروج رسوبات دریایی و معطل افزایش شوری آب در دشتهای نمکی
- ارائه طرح بدون ارائه راه حل جهت اختلاف سطح آبهای آزاد با مناطق مرکزی و شمالی پروژه

مسعود قمی

طرح دیگری هم توسط مسعود قمی به میر حسین موسوی نخست‌وزیر وقت ارائه شد. ساخت این کانال در دوران دولت هاشمی رفسنجانی و محمد خاتمی نیز بررسی شد. مرکز پژوهش‌های مجلس نیز ساخت این کانال را بررسی کرده‌است. هم‌اکنون بدیع بدیع‌الزمانی در آمریکا به همراه برخی کارشناسان ایرانی دیگر پیگیر ساخت این طرح هستند و پروژه‌ای با نام «ایرانرود» (Iranrood) نیز آماده کرده‌اند.

محاسن

- گسترش صنایع حمل و نقل دریایی، کشتیسازی، ماهیگیری و گردشگری در طول کانال
- اتصال کشورهای حاشیه دریای خزر به آبهای آزاد بین‌المللی و افزایش قدرت منطقه ای و بین‌المللی کشور
- ایجاد کانال بین‌المللی ترانزیت کالا و مسافر
- گسترش صنایع فولاد و کاشی و سرامیک در طول کانال
- امکان احداث مراکز آب شیرین کن در طول مسیر کانال

- ایجاد امکان مناسب جهت احیاء دریاچه ارومیه

چالشها

- زمانبری بالای احداث پروژه با ارائه حدود ۱۴۰۰ کیلومتر کانال در طرح
- حجم عظیم خاکبرداری و حفر کانال در دل رشته کوه زاگرس و عبور از رشته کوه البرز
- مصرف بالای انرژی جهت پمپاژ حجم نجومی آب به ارتفاع ۱۰۰۰ متر در لاکهای مسیر
- عدم بهره‌مندی مناطق شرقی و مرکزی کشور که بحران اصلی آب و خشکسالی کشور را دارند

محمود شاه‌بداغی

محمود شاه‌بداغی، با استفاده از مدلسازی کامپیوتری از آخرین نقشه‌های ناسا، ضمن اثبات محصور بودن سه دشت جازموریان، لوت و دشت کویر طرح ایجاد سه دریاچه را با استفاده از حفر ۱۲۶ کیلومتر تونل در شمال و جنوب جازموریان و پمپاژ آب در دو مرحله به ارتفاع ۵۰۰ متر به کویر لوت و ایجاد یک کانال ۲۱ کیلومتری جهت انتقال آب به دشت کویر عملاً مسئولان و مخالفان این پروژه را به چالش دعوت کرد

محاسن

- دربرگرفتن تمام استانهای کویری و خشک مرکز کشور
- زمان کوتاه‌تر نسبت به سایر پیشنهادها به خاطر حفر تنها ۱۲۶ کیلومتر تونل و ۲۱ کیلومتر کانال
- ایجاد بنادر متعدد به همراه سواحل طولانی در ۹ استان و ۳۵ شهرستان کویری
- گسترش صنایع حمل و نقل دریایی، کشتیسازی، ماهیگیری و گردشگری
- تغییر اقلیم منطقه از گرم و خشک به معتدل و مرطوب
- گسترش صنایع فولاد و کاشی و سرامیک در طول سواحل
- امکان احداث مراکز آب شیرین کن در طول سواحل
- احیاء اکوسیستم مخصوص مناطق نیمه استوایی
- احیاء زمینهای حاصلخیز اطراف طرح به وسیله رطوبت حاصل از تبخیر آب دریاچه‌ها
- کنترل شنهای روان واقع در دشت کویر و کویر لوت
- جلوگیری از روند افزایش بیابان زایی جازموریان و کویر لوت و دشت کویر
- جلوگیری از روند مهاجرت شهرهای حاشیه کویر به شهرهای بزرگ و خوش آب و هوا
- حفظ فرهنگ و تاریخ و آداب و رسوم و اقتصاد و زبان مناطق مرکزی ایران
- تمرکز زدایی از سواحل شمالی و جنوبی در تعطیلات تابستانی و نوروز

چالشها

- عدم پیش‌بینی برای ایجاد چرخه آب و جلوگیری از راکد شدن دریاچه‌ها
- مصرف بالای انرژی جهت پمپاژ حجم نجومی آب به ارتفاع ۱۰۰۰ متر
- عدم بهره‌مندی مناطق غربی و شمال شرق کشور

- عدم پیش‌بینی طرح جهت اتصال مناسب به آبهای دریای خزر
- عدم پیش‌بینی طرح برای چگونگی خروج آبهای راکد سه دریاچه ایجاد شده
- عدم برنامه مناسب جهت خروج رسوبات دریایی و معطل افزایش شوری آب در دشتهای نمکی

پیمان عابدی

پیمان عابدی در کتاب بررسی اثرات طرح ایرانرود در بهبود موقعیت راهبردی ایران که نخستین کار پژوهشی از منظر استراتژیک به این آبراه است، نیز یکی دیگر از طرحهای پیشنهادی پیرامون پروژه ایران رود را با نام آبراه تمدن خلیج فارس مطرح کرده‌است که طی آن یک شبکه رودخانه ای از دریای عمان تا دریای خزر تقریباً تمام مراکز و شهرهای مهم استانهای کشور را در بر می‌گیرد وی در پیام خود که در ارتباط با طرح خود در ابتدای کتابی که جهت معرفی این طرح منتشر کرده می‌آورد: در کنار ارائه مسیر جدید آبراه ایران رود و اتصال مراکز استانها و آبهای آزاد، پیشنهاد می‌گردد که ضمن اجرایی شدن این طرح کلان در جمهوری اسلامی ایران و دستیابی به موقعیت و جایگاه راهبردی ویژه در سطح بین‌الملل، این آبراه را به عنوان شاخص تمدن ایران نوین و با نام آبراه تمدن خلیج فارس به جهانیان معرفی نموده‌است

محاسن

- دربرگرفتن تمام استانهای کویری و خشک مرکز کشور و اغلب مراکز استانها و شهرهای مهم شرقی و مرکزی کشور
- ایجاد بنادر متعدد در ۱۵ استان کشور
- ایجاد کانال بین‌المللی ترانزیت کالا و مسافر
- اتصال کشورهای حاشیه دریای خزر به آبهای آزاد بین‌المللی و افزایش قدرت منطقه ای و بین‌المللی کشور
- گسترش صنایع حمل و نقل دریایی، کشتیسازی، ماهیگیری و گردشگری
- اتصال ۹ استان از طریق حمل و نقل ارزان دریایی
- تغییر اقلیم منطقه از گرم و خشک به معتدل و مرطوب
- احیاء اکوسیستم مخصوص مناطق نیمه استوایی
- گسترش صنایع فولاد و کاشی و سرامیک در طول کانال
- امکان احداث مراکز آب شیرین کن در طول مسیر کانال
- امکان ادامه شبکه به کشورهای همسایه شرقی
- احیاء زمینهای حاصلخیز اطراف دریاچه‌ها به وسیله رطوبت حاصل از تبخیر آب دریاچه‌ها
- کنترل شنهای روان واقع در دشت کویر و کویر لوت
- جلوگیری از روند افزایش بیابان زایی جازموریان و کویر لوت و دشت کویر
- جلوگیری از روند مهاجرت شهرهای حاشیه کویر به شهرهای بزرگ و خوش آب و هوا
- حفظ فرهنگ و تاریخ و آداب و رسوم و اقتصاد و زبان مناطق مرکزی ایران
- تمرکز زدایی از سواحل شمالی و جنوبی در تعطیلات تابستانی و نوروز

چالشها

- زمانبری بالای احداث پروژه با ارائه پیشنهاد حفر حدود ۱۲ هزار کیلومتر کانال در طرح

- عدم پیش‌بینی برای ایجاد چرخش آب و جلوگیری از راکد شدن آب در کانال‌ها
- امکان نفوذ تدریجی حجم عظیمی از آبهای شور اقیانوسی به دشتهای حاصلخیز به لحاظ ایجاد شبکه گسترده و بن‌بست
- مصرف بالای انرژی جهت پمپاژ حجم نجومی آب به ارتفاع ۱۰۰۰ متر در طول کانالها
- عدم بهره‌مندی مناطق غربی کشور از مزایای طرح
- عدم پیش‌بینی طرح برای چگونگی خروج آبهای راکد
- عدم ارائه برنامه مناسب جهت خروج رسوبات دریایی و معطل افزایش شوری آب در دشتهای نمکی

مشخصات

۱. بر پایه بررسی‌های جغرافیائی و زمین‌شناسی، سرآغاز مسیر از خلیج کوچک واقع در باختر خلیج چابهار به سوی شمال آغاز و پس از گذشتن از کنار شهر بم، کویر لوت را گذرانده، از کنار کویر نمک و شهر طبس به سوی شمال عبور نموده در حوالی ۱۳۰ کیلومتری خاور شاهرود به سوی شمال باختری متمایل شده و پس از گذشتن از کنار گرگان به بندر ترکمن در دریای خزر می‌رسد.

۲. آغاز مسیر از بهمنشیر و کارون و خورموسی به تالاب شادگان در خرمشهر به سمت شمال تا اهواز از طریق کارون و ادامه تا دزفول و اندیمشک از طریق رود دز و سد دز به رودخانه سزار تا شهر سپیدشت لرستان و ادامه رو به سمت دورود و در دشت سیلاخور از طریق رودخانه گلرود ادامه پیدا میکند به سوی بروجرد و از بروجرد به سمت نهاوند با عبور از دشت سیلاخور بالا در نهاوند، کنگاور، اسداباد به سمت بخش جهادولی قروه و از طریق روخانه قزل اوزن به ماهنشان، میانه، خلخال، آب بر و دلتای طارم و سد سفید رود (سدمنجیل) از ادامه روسفید به شهرهای استانه اشرفیه و بندر انزلی، دریای خزر. این مسیر مانند مسیر پیشین دارای دو منطقه کوهستانی است و حجم کمتری برخورداری است.

درازای آبراه میان ۱۲۴۶۵ کیلومتر تا ۱۲۶۰۰ کیلومتر برآورده شده است. در درازای مسیر باید کانالی به ژرفای ۵۰۰ متر حفر شود و از آنجائی که سطح دریای خزر نزدیک به ۲۸ متر از سطح دریای آزاد پائینتر است، در بخش کوچکی از مسیر در شمال ایران از الگوی کانال پاناما استفاده شده و تالاب‌هایی ساخته خواهد شد تا از سرازیر شدن آب دریای آزاد به دریای خزر جلوگیری به عمل آید. در همین ناحیه می‌توان با نصب توربین، برق سراسر آبراه را تأمین نمود. پهنای آبراه در پائین ۲۵۰ متر و در سطح زمین ۱۰۰۰ متر پیش بینی می‌شود تا بتواند رفت‌وآمد دو سویه کشتی‌های بزرگ از جمله نفتکش‌ها را امکان پذیر سازد.

ایجاد دریاچه در فلات مرکزی ایران

به دلیل بارندگی‌های زیاد طی دو سال ۹۸ و ۹۹ چندین دریاچه در فلات مرکزی ایران ایجاد شده است. در طرح ایران‌رود نیز احتمال تشکیل دریاچه در مناطق پست کویری پیش‌بینی شده است.^[۳]

جستارهای وابسته

- فلات ایران
- کانال سوئز
- ترابری
- کانال ولگا-دن
- طرح انتقال آب از مازندران به سمنان

پانویس

۱. نظر مرکز پژوهش‌های مجلس پیرامون امکان اتصال آب‌های شمال و جنوب ایران (<http://www.majlis.i>)

www.majlis.ir/mhtml/modules.php?nam
(e=News&file=print&sid=302) در ۲ ژوئیه
۲۰۰۷ توسط Wayback Machine (سایت مرکز
پژوهش‌های مجلس، ۲۲ آذر ۱۳۸۴)

۲. مرکز پژوهش‌ها طرح اتصال خزر به خلیج فارس را تأیید
کرد (<http://www.chn.ir/News/?section=1>)
(&id=12726) بایگانی‌شده (<https://web.archive>)

<https://web.archive.org/web/20070702173940/http://>

<http://www.chn.ir/News/?section=1&id=12726>
(hn.ir/News/?section=1&id=12726) در ۱۱
اکتبر ۲۰۱۱ توسط Wayback Machine (خبرگزاری
میراث فرهنگی، ۲۲ آذر ۱۳۸۴)
۳. <https://www.tabnak.ir/fa/news/971166>
تولد-سه-دریاچه-جدید-در-فلات-مرکزی-ایران

پیوند به بیرون

در ویکی‌انبار پرونده‌هایی دربارهٔ
ایرانرود موجود است.



برگرفته از «<https://fa.wikipedia.org/w/index.php?title=ایرانرود&oldid=31942957>»

این صفحه آخرین بار در ۳۰ آوریل ۲۰۲۱ ساعت ۱۷:۲۰ ویرایش شده‌است.

همهٔ نوشته‌ها تحت مجوز Creative Commons Attribution/Share-Alike در دسترس است؛ برای جزئیات بیشتر شرایط استفاده را بخوانید.
ویکی‌پدیا® علامتی تجاری متعلق به سازمان غیرانتفاعی بنیاد ویکی‌مدیا است.