

فاطمه زارع؛ محور یزد-طبیس حدود ۳۵۰ کیلومتر طول دارد که از این مقدار ۲۴۰ کیلومتر آن متعلق به استان یزد است و ۱۱۰ کیلومتر باقی‌مانده در حوزه استحفاظی استان خراسان جنوبی قرار دارد.

این جاده که محور اصلی تردد معدنی استان یزد و همچنین طریق‌الرضا این استان و استان‌های جنوبی و هم‌جوار بوده، از سال ۱۳۸۶ در یک مصوبه در دولت احمدی‌نژاد درگیر عملیات دوبانده‌شدن شده است. از آن سال تا امروز تحت لوای این مصوبه و به وجود آمدن پرونده‌ای پیچیده در این باب، فقط ۲۴ کیلومتر از آن اجرایی شده و در حال بهره‌برداری است.

نکته شایان توجه دیگر اینکه طبق برآورد اوزانس استان یزد، محور یزد-طبیس ماهانه ۱٫۸ مرک‌ومیر دارد. این یعنی این محور یکی از مرگ‌خیزترین جاده‌های ایران است.

مهران فاطمی، استاندار یزد در دولت سیزدهم، در مراسم آغاز عملیات اجرایی پروژه احداث بخشی از باند دوم محور یزد-طبیس در سال ۱۴۰۰ تأکید کرد که دولت نمی‌تواند این پروژه را به‌تنهایی تمام کند. او تصریح کرد: طبق برآوردی که شده است، این مسیر به سه هزار میلیارد تومان پول نیاز دارد تا به سرانجام برسد. این رقم برای دولت ارز سنگینی است و اگر فقط بر دوش او باشد، ده‌ها سال وضع به همین منوال خواهد ماند و هر روز شاهد از دست رفتن جان مردم خواهیم بود.

با توجه به اینکه بخش اعظم محور یزد-طبیس (۲۴۰ کیلومتر از ۳۵۰ کیلومتر) در بهشت معادن، استان یزد، قرار دارد و مسیر اصلی تردد ماشین‌های معادن است، انتظار می‌رود به پاس مسئولیت اجتماعی معادن دست به کار شده و به تمام‌شدن این پروژه کمک کند.

فاطمی نیز مدحن چادرملمو و معدن سنگ‌آهن رباط پشت‌بادام را اصلی‌ترین معادن این محور خواند و از آنها خواست به ترتیب ۸۰ و ۴۰ کیلومتر از این محور را بسازند؛ وگرنه جواز فعالیت آنها باطل شده و از تردد ماشین‌هایشان جلوگیری خواهد شد.

از آن روز دو سال می‌گذرد و همچنان نسبت مرگ‌ومیر جاده‌ای از این جاده ۱٫۸ است. به گفته محمدجواد ابوالحسنی، معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری یزد، معدن چادرملو پس از دو سال ۲۰ کیلومتر از این مسیر و ساختن یک پل در سه‌راهی چادرملو را قبول کرده و قول ساختن آن را داده است. در این صورت از ۸۰۰کیلومتری که استاندار یزد به این معدن محول کرده بود، فقط ۲۰ کیلومتر آن، آن هم در صورت تعهد به حرف‌شان، دوبانده خواهد شد؛ یعنی همچنان ۱۹۶ کیلومتر از جاده هپ شده است. معدن سنگ‌آهن رباط پشت‌بادام نیز پاسخ‌گویی و واکنش خاصی به این ماجرا نداشته و همچنان به کار خود مشغول است.

استاندار خراسان جنوبی نیز گفته است با آغاز هفته دولت این پروژه را یکی از پروژه‌های در دستور کار قرار داده و عملیات آن را با اختصاص اعتبار ۳۵۰ میلیارد تومانی اجرایی

خواهد کرد. در برآورد مالی ساخت این پروژه ۳۵۰ میلیارد تومان هزینه ساخت ۳۰ کیلومتر از این محور بدون احتساب هزینه تابلوهای راهنمایی و رانندگی است. حتی در قول و قرارهای کلامی نیز ۷۰ کیلومتر از این جاده هپ می‌شود.

سراب

اما در بازدید میدانی از جاده ماجرا کمی پیچیده‌تر از این بود. دعوای بخش خصوصی و دولتی به همین مقدار ختم نشده بود و پیمانکارهای دولتی ازجمله «سپین سیاهان» در وضعیت نیمه‌تعطیل قرار داشتند. ناظر این پروژه هرچند سعی کرد از جواب‌دادن طفره برود، اما اذعان کرد که اعتبار پروژه از سمت دولت تأمین نشده، کار پیش نرفته و به تبع آن کارگران شش ماه حقوق نگرفته‌اند اما اخراج هم نشده‌اند؛ یعنی یک بلاتکلیفی محض.

بعد از این به سراغ بخشدار خرائق رفتمیم تا درباره سپین سیاهان و دوبانده‌کردن محور جاده یزد-طبیس صحبت کنیم که این مسئول نیز با وجود اینکه هماهنگ شده بود، در دفتر خود حضور نداشت و حاضر به مصاحبه نشد.

تردد از ۱۶کیلومتری جاده به بعد کمی هيجانی می‌شد. ماشین ون کوچک خبرنکاران تقریبا بین ماشین‌های بزرگ به چشم نمی‌آمد. حتی برای اینکه بتوانیم سبقت بگیریم، باید پشت به پشت یکی از ماشین سنگین‌ها برویم و با کمک او که چند ثانیه جاده را قرق می‌کرد، بتوانیم سهمی در جاده پیدا کنیم.

نکته درخور توجه این بود که در چنین جاده خطرناکی که هر لحظه امکان لطمه جانی وجود داشت، خبری از ایستگاه‌های آتش‌نشانی و اوزانس نبود. به گفته محلیان نزدیک‌ترین ایستگاه به این جاده ایستگاه ساغند با فاصله ۶۰کیلومتری از جاده است. دو ایستگاه بعدی، ایستگاه‌های اردکان و اشکذر با فاصله‌ای بیشتر هستند. خرائق به‌عنوان شهر نزدیک به این جاده یک ماشین آتش‌نشانی بدون نیروی متخصص و ساختمان مخصوص دارد که عملا بلااستفاده مانده و رباط پشت‌بادام نیز از کل آتش‌نشانی فقط یک ماشین دارد.

البته در ۸۵کیلومتری جاده یک ساختمان در حال ساخت بود که در واقع فقط کلنگ اولیه آن خورده بود. به گفته محلیان این ساختمان قرار است ساختمان اوزانس این جاده باشد که فرماندار استان یزد و دشتی، نماینده مردم اردکان در دوره یازدهم مجلس شورای اسلامی، بنیان ساخت آن هستند.

تدبیری برای دوبانده‌کردن جاده

در خلاصه‌ای که مسئولان استان یزد از فرابند اجرایی عملیات دوبانده‌کردن محور یزد-طبیس منتشر کرده‌اند، تکرار مکرر کلمه «امیدواریم» مبین این است که به دوبانده‌شدن این محور در این سال و ماه‌ها چندان دلخوش نباشیم.

رسیدن به این مهلت‌های مقرر امری تقریبا غیرممکن است. این نکته را وقتی به سابقه ساخت همان ۲۴ کیلومتر از این محور نگاه می‌کنیم، درمی‌یابیم. ساختن این ۲۴ کیلومتر

خواب عمیق یک جاده



● در سطحی

● در سطحی

خلاصه گزارش پروژه احداث باند دوم محور یزد- طبیس

۱- احداث باند دوم محور یزد-طبیس (حد فاصل کیلومتر ۰ الی ۴۲)

از کیلومتر ۱۵ الی ۲۷ در مرحله عملیات خاکی و از کیلومتر ۲۷ الی ۴۳ به طول ۱۶ کیلومتر در مرحله اجرای آسفالت است که ان‌شاء‌الله در صورت تأمین اعتبار تا بهمن‌ماه سال جاری آماده بهره‌برداری خواهد رسید.

۳- احداث باند دوم محور یزد- طبیس

(حدفاصل کیلومتر ۸۶ الی ۱۰۷ و ۱۱۲ الی ۱۱۲۹)؛

عملیات خاکی و ابنیه فنی در ۱۹ کیلومتر از محور توسط خیر در دست اجراست که ان‌شاء‌الله تا پایان بهمن سال جاری ۱۰ کیلومتر از محور آماده بهره‌برداری خواهد شد.

که به‌تازگی استفاده شده است، ۱۶ سال طول کشید؛ یعنی سالی ۱٫۵ کیلومتر. اگر این روال ادامه داشته باشد یعنی همه این حرف‌ها آب در هاون کوبیدن است و دوبانده‌شدن محور یزد-طبیس به ۱۶۰ سال زمان نیاز دارد که فقط ۱۶ سال از آن گذشته است؛ یعنی ۴۰ سال زمان بیشتر از زمانی که صرف ساخت کل مجموعه تخت جمشید شد.

واضح و شفاف است که دولت احتمالا تمایلی برای به پایان رساندن این عملیات ندارد و به‌صراحت گفته است که این محور جز با همکاری خیرین و معدن‌داران دوبانده نخواهد شد.

اگر بپذیریم که مسئولیت اجتماعی معادن در راستای دستیابی به استراتژی کلی منطقه خودشان تعریف می‌شود و یک اصل مهم برای رفع مشکلات و چالش‌های جامعه و جغرافیای مبدا به حساب می‌آید، حال باید منتظر حرکتی از جانب آنها باشیم.

خارج‌کردن ارز از یک استان، صوری شهروندان برای ساخت‌وسازهای معدنی، همکاری و وام‌گرفتن نیروی انسانی از یک شهر همه و همه باید نیروی محرک معدن‌داران برای به سرانجام رساندن دوبانده‌کردن این محور باشد تا در دولت ماشین‌های سواری مردم و ماشین‌های سنگین معدن‌داران، بازنده همیشگی همین مردمی نباشند که معادن وامدار آنها هستند.

اما اگر این شرایط با همین سرعت ادامه داشته باشد، احتمالا سال ۱۴۴۶یک پیش‌بینی نه‌چندان غیرواقعی خبری از زمان به پایان رسیدن عملیات دوبانده‌کردن محور یزد-طبیس است؛ «صبح امروز رئیس‌جمهور دولت بیست‌ونجم در دومین سال از حضور در کابینه خود پایان پروژه یزد-طبیس را اعلام کرد. مصوبه دوبانده‌کردن این پروژه که به سال ۱۳۸۶ یعنی دولت ششم بازمی‌گردد، بعد از ۱۶۰ سال به پایان رسید!».

یادداشت

آزادراه تهران شمال یا یک نوستالژی

علیرضا اسماعیلی، عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم انتظامی و مدرس دانشگاه تهران، رئیس سابق پلیس راه کشور:
آزادراه تهران-شمال پروژه‌ای با هدف ارتباط سریع و کاهش اتلاف زمان بین شمال کشور با پایتخت طراحی شد و همچنین آسانی ارتباط با کشورهای همسایه و به‌طور اخص با همسایه‌های شمالی، از ملاحظات اساسی این پروژه است.

طرح نخستین این پروژه در سال ۱۳۵۳ داده شد. این آزادراه، بخشی از «آزادراه سراسری شمال-جنوب» بود که کوتاه‌ترین راه ارتباطی دریای خزر با خلیج فارس بوده و در ترازینت منطقه نقش بزرگی می‌تواند ایفا کند.

در سال ۱۳۷۵ بعد از جنگ تحمیلی عملیات ساخت آزادراه با حضور آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی رئیس‌جمهور وقت جمهوری اسلامی ایران آغاز شد. اما بعد مدتی از شروع فعالیت پروژه، ادامه کار ساخت، به دلایل گوناگون سال‌ها متوقف و مجددا در دولت‌های بعدی کم‌وبیش فعال شد. این پروژه تا سال ۱۳۹۴ در اختیار پیمانکاران چینی بوده است، پس از چینی‌ها نیز در اختیار بنیاد مستضعفان و با عنوان «پیمانکاران داخلی» قرار گرفت و از نکات شیرین این آزادراه، این است که همه دولت‌های سه دهه گذشته به نوعی بخشی از راه را افتتاح کرده‌اند.

مسیر آزادراه از تقاطع غیرهمسطح با بزرگراه شهید همت و بزرگراه آزادگان شروع و در امتداد دره کن و پس از گذشتن از حاشیه روستای سولوقان به تدریج از منطقه کوهستانی توجال عبور کرده، سپس توسط تونل بلند تالون به طول چهارهزارو ۸۵۰ متر این رشته‌کوه را قطع کرده و در دامنه‌های شمالی آن در منطقه دواب شهرستانک قرار می‌گیرد. از آن پس مسیر به مسوازت جاده قدیم کرج-چالوس امتداد می‌یابد و وارد تونل البرز به طول شش‌هزارو ۴۰۰ متر شده و در پل زنگوله خارج می‌شود. سپس، با عبور از ارتفاعات البرز به موازات جاده قدیم کرج-چالوس تا شهر چالوس ادامه یافته و در نهایت با یک تقاطع غیرهمسطح به کمربندی چالوس وصل می‌شود.

قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال که اخیرا افتتاح شد

در ۲۷ خرداد سال ۱۳۹۶ با حضور اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهوری در انتهای قطعه یک آزادراه تهران-شمال، دستور شروع عملیات اجرایی قطعه دو را صادر کرد. قطعه دوم این آزادراه حد فاصل دواب شهرستانک-پل زنگوله به طول تقریبی ۲۲ کیلومتر است. تونل‌های بلند البرز هر یک به طول شش‌هزارو ۴۰۰ متر در این منطقه قرار دارند. عملیات عمرانی این قطعه (به‌جز تونل‌های البرز) از سال ۱۳۹۶ آغاز شده و این قطعه (باند جنوب به شمال) در روز ۱۵ تیر ۱۴۰۲ با حضور رئیس‌جمهور جناب آقای رئیسی به بهره‌برداری رسید.

مزیت‌های این آزادراه در صورت تکمیل نهایی

- طول آزادراه، ۱۲۵ کیلومتر
- اتصال نزدیک‌ترین بندر کشور تا پایتخت (بندر نوشهر) به مسیر آزادراهی
- به علت کوهستانی بودن مسیر، متخصصان با ساخت تونل و پل، باعث حذف شیب و قوس‌های تند (حداکثر شیب طولی مسیر شش درصد) شده‌اند که خود به لحاظ مهندسی و ایمنی ترافیکی کاری ستودنی و ماندگار است.
- کاهش ۳۵درصدی مصرف سوخت نسبت به جاده موجود
- کوتاه‌شدن مسیر به میزان ۶۵ کیلومتر
- کاهش زمان سفر از چهار ساعت به یک و نیم ساعت
- افزایش ظرفیت عبور و حجم ترافیکی نسبت به جاده کنونی
- کاهش استهلاک وسایل نقلیه به علت کوتاه‌شدن مسیر
- آرامش ناشی از روان‌بودن جریان ترافیک.



چالش‌های پیش‌رو

● برابر آمارهای موجود، تردد در بعضی از ایام سال تا حدود ۴۰ هزار خودرو در روز است؛ آن‌هم در شرایطی که هنوز آزادراه اتقاق نهایی نشده و بسیاری از هم‌وطنان، جاده قدیم (کرج-چالوس) و هزار از برای سفر انتخاب می‌کنند.
● راه‌های کناره مازندران مخصوصا جاده‌های غرب مازندران به موازات افزایش سفر ناشی از بازگشایی آزادراه توسعه متناسب پیدا نکرده و سرازرتندی حجم بالای سفر از طریق آزادراه، تحقیقا باعث اختلال جدی در زندگی روزانه مردم بومی و به نوعی محبوس‌شدن آنها در منازلشان خواهد شد.
● تصور اینکه با بازگشایی کامل آزادراه هم‌وطنان به‌راحتی می‌توانند از تهران تا چالوس را با خیالی آسوده سفر کنند، گزافه نیست و تبلیغ یک ساعت و نیم زمان طول سفر به شمال، قطعا هر هم‌وطنی را به سفر آن هم در مسیری زیبا و خوش‌آب‌وهوا ترغیب خواهد کرد.

اما در انتهای آزادراه و بدو ورود به جاده‌های کناره، رؤیای‌های سفر تلخ خواهد شد؛ چراکه مسافران با حجم عظیمی از خودروها در تلافی آزادراه با جاده کناره در چالوس و با جریان کند ترافیک و به‌نوعی با توقف خودروها روبه‌رو خواهند شد (که این نگرانی را بنده در اواخر دهه ۸۰ به مقامات ذی‌ربط گوشزد کردم، اما دریخ از اقدام مناسب).

حال آیا با گذشت حدود سه دهه از شروع پروژه، وقت آن نرسیده تا به موازات افتتاح آزادراه، جاده‌های کناره شمال و همچنین برای سایر زیرساخت‌های مازندران، همچون پسماند، آب، برق و… ایجاد ظرفیت یا تدابیری اندیشیده شود تا برای هم‌وطنان عزیز سفر به شمال تبدیل به رنج و برای بومیان عزیز مایه زحمت نشود؟

هفته بین تهران و مشهد در رفت و آمد باشد. از او می‌پرسم بلیت را از کجا تهیه می‌کند؟

با گلایه پاسخ می‌دهد: «الان دیگر مثل قبل نیست که هر وقت بخواهی بلیت در دسترس باشد. من مجبورم هر ماه بلیت سفرهای کرام‌ای در ماه آینده را بخرم». او ادامه می‌دهد: «چند سال است بی تهران و مشهد در سفر هستم، قبلا این‌طور نبود که استرس بلیت را داشته باشی اما الان باید برنامه یک ماه آینده سفرت را بدانی تا بلیت گیرت بیاید.»

بلیت سهمیه‌ای

۵۰سالش است و برای دیدن دخترش از مشهد به تهران می‌رود. از او می‌پرسم بلیت قطار راحت پیدا کردید؟ پاسخ می‌دهد: «همیشه خودم بلیت می‌خریدم اما این بار نتوانستم بلیت پیدا کنم، دامادم کارمند راه‌آهن است، سهمیه خرید بلیت دارند، او برایم بلیت خرید» و ادامه می‌دهد: «الان دیگر بلیت هم سهمیه‌ای شده.»

آخر هر ماه سایت بازی می‌شود

۲۱سالش است، کتاب درسی‌اش را درستش گرفته و در حال خواندن است. از او می‌پرسم بلیت را از کجا تهیه کرده است؟ لبخند تلخی می‌زند و می‌گوید: «من دانشجو هستم و مجبورم در این مسیر در رفت و آمد باشم، قبلا راحت می‌توانستم هر وقت دوست داشتم به دیدن خانواده‌ام بروم و باز به تهران برای درس و دانشگاه برگردم اما الان به طرز عجیبی بلیت نیست. من باید پیش‌بینی کنم که کی می‌خواهم به تهران و مشهد بروم. آخر هر ماه سایت بازی می‌شود و بر اساس پیش‌بینی‌ام بلیت می‌خرم، واقعا خنده‌دار است.»

کمبود بلیت قطار زیر سایه تورهای گردشگری

در جست‌وجوی رئیس قطار مشهد-تهران، بالاخره یک نفر حاضر به مصاحبه می‌شود او هم به شرطی که نامش در گزارش قید نشود.

او علت کمبود بلیت قطار را این‌طور بیان می‌کند: «مقصر اصلی آژانس‌ها هستند. آنها بلیت‌ها را با قیمت پایین می‌خرند و با قیمت بالا می‌فروشند. برای همین است که هیچ بلیتی نیست. بیشتر این بلیت‌ها به دیگران و روی تورشان داده می‌شود. برای مثال بلیت ۴۰۰ تومانی قطار روی تور به یک گردشگر چهار میلیون تومان داده می‌شود.»

بعد از صحبت با رئیس قطار علت تعداد بالای گردشگران خارجی در راه‌آهن را متوجه می‌شوم.

در فرودگاه چه خبر است؟

اوضاع در فرودگاه کمی بدتر از راه‌آهن است. مردم در اینجا علاوه بر نبودن بلیت از کنسل‌شدن پروازها و تأخیرها نیز گلایه دارند و می‌گویند کسی پاسخ‌گوی کنسلی‌ها و تأخیرها نیست.

نبود بلیت و پروازهای خالی

دو روز در تهران سرگردان بودم؛ جمله‌اش را این‌گونه آغاز می‌کند و ادامه می‌دهد: «در یکی از کشورهای اروپایی زندگی می‌کنم و برای دیدن خانواده‌ام که در مشهد هستند به ایران آمدم. بلیت تهران-مشهد کمبود پیدا کرد و دو روز دنبال بلیت بودم، همه سایت‌ها را چک کردم اما بلیتی پیدا نکردم. بعد از دو روز که به سختی بلیت گیر آوردم و سوار هوایما شدم از تعجب خشکم زد؛ ۳۰ درصد پرواز خالی بود. مگر می‌شود پرواز خالی باشد و بلیت پیدا نشود؟»

ابطال شد و کسی پاسخ‌گو نبود

مسافر است و حسابی از کنسلی و عدم پاسخ‌گویی کلافه شده و می‌گوید: «از هلند به تهران آمدم و بلیت تهران-مسهد را از دو هفته پیش و به سختی گرفته بودم، اما در کمال ناباوری وقتی به فرودگاه رسیدم فهمیدم بلیتم کنسل شده است، حتی لغوشدن

مهسا کنسوی:
اگر سری به سایت ایرلاین‌ها یا راه‌آهن بزیند، با واژه «ظرفیت تکمیل» مواجه خواهید شد. این مشکل باعث شده صدای بخشی از جامعه مثل دانشجویان که نیاز به رفت و آمد مداوم بین شهرهای کشور دارند دربیاید و از نبودن بلیت قطار و هوایما گلایه کرده و حتی مجبور شوند بلیت سفر خود را از یک ماه قبل خریداری کنند. اما متأسفانه مشکلات با خریداری دوراندیشانه بلیت هم حل نخواهد شد و تعداد زیادی از پروازها دچار کنسلی می‌شود. این در حالی است که برخی ایرلاین‌ها معتقدند مشکلی در سفرها وجود ندارد و روال پروازها مثل قبل است.

اینجا اغلب عرب‌زبان هستند

وارد ایستگاه راه‌آهن مشهد که می‌شوید، احساس خواهید کرد وارد یکی از ترمینال‌های کشورهای همسایه شده‌اید. اینجا بیشتر مردم با یکدیگر به زبان عربی صحبت می‌کنند. البته برای شهر زبارتی همچون مشهد زیاد دور از ذهن نیست که میزان گردشگرهای زبان‌های مختلف باشد، اما چطور این تعداد گردشگر توانستند بلیت بگیرند در حالی که ایرانی‌ها بلیت قطار مشهد-تهران را که یکی از پرفرت‌وآمدترین مسیرهای کشور است، باید از یک ماه پیش رزرو کنند؟

سعی می‌کنم همین سؤال را از یک گردشگر بیرسم، او پاسخ می‌دهد: «هزینه بلیت را نمی‌دانم و آن را روی تور حساب کرده‌اند.»

سفرها را پیش‌بینی می‌کنم

۲۰ساله به نظر می‌رسد و می‌گوید به واسطه شغف‌ش مجبور است هر

چهارشنبه ۸ شهریور ماه ۱۴۰۲ - ساعت ۱۷:۳۰ الی ۱۹:۳۰

برگزاری سخنرانی به صورت حضوری و On Line

آدرس : ضلع جنوبی بلوار میرداماد نرسیده به میدان مادر شماره ۱۲۶

طبقه ۴

استاد مهدی مهرزی

رابطه قرآن و حدیث

https://www.skyroom.online/ch/iaie/general-speech