

ایران زندگی



توقف صنایع دستی اصفهان در ایستگاه تأمین مواد اولیه

بررسی اختصاص سهمیه مواد اولیه برای فعالان صنایع دستی

◀ | صفحه ۱۰



«ایران» از چشم‌انداز تحولات تکنولوژیک

در سال جدید میلادی گزارش می‌دهد

«سال ۲۰۲۲»

در قاب پیش‌بینی‌های علمی

◀ | صفحه ۱۱



گپ و گفتی با داوطلبان امداد و نجات در ارتفاعات

فرشتگان کوهستان

◀ | صفحه ۱۲

متروی قم از ایستگاه بی‌پولی رد می‌شود؟

بیش از یک دهه است که بعد از شکست پروژه مونوریل قم، تلاش‌ها برای به ثمر رسیدن مترو شدت گرفت. این پروژه که با حفظ دسترسی‌های محلی قرار بود در یک برنامه زمانبندی شده پنج‌ساله شمال غرب شهر قم را به جنوب شرقی آن متصل کند تاکنون نتیجه‌ای در بر نداشته است و حالا زرمزه‌های بهره‌برداری فاز نخست آن در پایان امسال به گوش می‌رسد.

معاون عمرانی استانداری قم در گفت‌وگو با «ایران» با بیان این موضوع می‌گوید: «متروی قم که خط A است در دو فاز و حدود ۱۵ کیلومتر تعریف شده است. فاز نخست آن از قلعه کامکار از خیابان امامزاده ابراهیم شروع شده تا میدان مطهری که در نزدیکی حرم مطهر حضرت معصومه(س) است پایان می‌یابد. طول آن نیز حدود ۶ کیلومتر و آماده تست گرم است. این در حالی است که هم اکنون این خط ۹۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و بزودی با سه ایستگاه به بهره‌برداری می‌رسد. همچنین فاز ۲ این خط نیز که حدود ۹ کیلومتر و تونل آن نیز اجرا شده است از میدان مطهری شروع شده و تا مسجد مقدس جمکران پایان می‌یابد.»

مهندس محسن بهشتی، از اتمام روسازی خط یک فاز نخست خبر داده و می‌افزاید: «بزودی روسازی خط ۲ نیز به اتمام رسیده و مراحل پایانی خود را طی می‌کند و امیدواریم که تا پایان سال فاز یک را به بهره‌برداری برسانیم.»

به گفته وی، «در حال حاضر بهره‌برداری از فاز دو مترو به دلیل تأمین نشدن منابع مالی در اولویت نیست اما بعد از بهره‌برداری فاز یک عملیات اجرایی آن آغاز خواهد شد.» تاپستان امسال مدیرعامل سازمان قطار شهری قم با اعلام خبر آغاز تست گرم مترو، وعده داده بود که تا سه ماه دیگر این خط بهره‌برداری می‌شود و آماده مسافریگری خواهد بود که تاکنون این وعده عملی نشده است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر قم با بیان اینکه ایستگاه‌های متروی شهید مطهری و میدان کشاورز نزدیک به افتتاح است، می‌گوید: «سازمان قطار شهری با تغییر چارت، نیازمند تأمین ۵۶ نیروی متخصص بوده که ۲۵ نفر از این افراد باید دوره‌های تخصصی را طی کنند.»

دکتر سید محمدحسین دهناد، با اشاره به لایحه اخذ مجوز به‌کارگیری نیروی انسانی برای سازمان قطار شهری و برگزاری مناقصه جهت انعقاد قرارداد با شرکت تأمین نیروی ذیصلاح می‌افزاید: «فاز نخست قطار شهری در شرف تست گرم بوده و نیازمند تأمین نیروی متخصص هستیم.»

به گفته وی: «دوره این افراد شش ماه زمان برده و ۱۰ نفر برای آشنایی قطار، ۱۰ نفر برای سیستم‌های نت و تجهیزات و پنج نفر برای مرکز کنترل و اتاق فرمان در تهران و مشهد دوره خواهند دید.همچنین تا توجه به محدودیت‌ها و افتتاح قطار شهری نمی‌توانیم مستقیم نیرو جذب کنیم و عملاً شرکت تخصصی نیز برای تأمین نیرو وجود ندارد و این افراد بدنه سازمان قطار شهری را تشکیل خواهند داد.» یکی از موضوعاتی که هم‌زمان با اجرای پروژه قطار شهری مطرح بود بحث اتصال متروبه قطار سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان بود که با اما و اگرهای بسیاری همراه بود. دهناد درخصوص آخرین وضعیت این طرح می‌گوید: «در کل ما دو پروژه درون شهری و یک پروژه برون شهری قطار سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان را داریم. این پروژه چندین سال است که در وزارت راه مطرح است. در واقع این قطار که از سیستم ریلی ایمنی برخوردار است، به‌دلیل سرعت بالای که دارد زمان سفر را کوتاه می‌کند. به عبارتی این سیستم استخوان‌بندی اصلی سیستم ریلی کشور است که بعدها نیز در سراسر کشور ادامه پیدا می‌کند.»

به گفته وی، براساس طراحی‌های انجام شده، این پروژه با هزینه ۸۰ متر و قم تقاطع دارد. یعنی در یک نقطه‌ای به متروی قم متصل می‌شود و در حاضر نیز بر سر همین تقاطع با وزارت راه جلساتی داریم تا به یک جمع‌بندی برسیم.

دهناد همچنین درباره افزایش خط مترو در شهر قم می‌افزاید: «در مطالعات طرح جامع قم گزینه‌ای تحت عنوان خط B قم مطرح شده که حدود ۱۲ کیلومتر است و دارای ۱۶ ایستگاه نیز است. البته زمانی که بحث مونوریل پیش آمد این خط را جایگزین خط B مترو کردند. حالا که این اتفاق برای مونوریل رخ داده امکان دارد این خط دوباره احیا شود. چراکه در مطالعات طرح جامع قم اعلام شده این خط با ی می‌گیرد. اما باید درنظر بگیریم که در حال حاضر شرایط اقتصادی بسیار سخت است و اگر بخواهیم متوقف کنیم حتماً با پیمانکار به مشکل حقوقی بر می‌خوریم و این خط را توسعه دهیم اعتبار زیادی لازم است، ولی در حال حاضر در مرحله مطالعات و طراحی است و به بحث اجرایی وارد نشده‌ایم.»



پروژه‌ای که نه راه پس دارد نه راه پیش!

مونوریل قم رو به مقصد هیچ کجا



عکس: تهران



◀ **حمیده گودرزی**
خبرنگار

قم را برعهده داشت به‌همراه تعدادی از اعضای شورای شهر

و مهندسان نظام مهندسی از مخالفان اجرای این طرح بودند. چون معتقد بودند دو مد حمل و نقلی به طول ۱۵ تا ۱۸ کیلومتر و شبیه به هم به‌دلیل تفاوت در ریل و سیگنالینگ و واگن‌ها نمی‌توانند هم دیگر را همپوشانی کنند. یعنی باید بتوان در ایام خاص و زمان‌های پرتراфик با تغییر ریل‌ها برای خطوطی که نیاز به واگن دارند برنامه‌ریزی کرد. اما در آن زمان کسی به این موضوعات اهمیتی نداد و بعد از تصویب این طرح بخش عمده‌ای از بودجه‌ای که در یک موافقتنامه برای مترو و مونوریل درنظر گرفته شده بود، به اجرای مونوریل تعلق گرفت و برای آنکه پروژه خیلی سریع به ثمر برسد مسیر مونوریل در بستر رودخانه قمرود جانمایی شد.

مهندس محسن بهشتی معاون عمرانی استانداری قم درباره آنچه در خصوص مونوریل قم از گذشته تا به امروز رخ داده به «ایران» می‌گوید: «در دهه ۸۰ وقتی جمعیت شهر قم به بالای یک میلیون نفر رسید به ناوگان کلاشورها پیوست. از آنجایی‌که کلاشورها براساس قوانین و ضوابطی می‌توانند از مزایای حمل‌ونقل ریلی بهره‌مند باشند، این موضوع مورد بررسی قرار گرفت که نتایج مطالعات جامع ترافیک شهر قم به راه‌اندازی دو خط مترو A و B منجر شد. این طرح در مرحله تصویب بود که در اواخر دولت نهم و اوایل دولت دهم بحث مونوریل مطرح و مشخص شد شرط صدور مجوز برای حمل‌ونقل ریلی در قم مونوریل شدن یکی از این دو خط است. این در حالی است که در شورای عالی ترافیک کشور نیز موافقت شد که خط B از مترو به مونوریل تغییر یابد.

بدین ترتیب با حمایت‌های دولت وقت سنگ بنای اجرای این پروژه در رودخانه قمرود زده شد تا اینکه ستون‌های مونوریل به مقابل حرم مطهر حضرت معصومه(س) رسید. اما به‌دلیل مغایرت با ضوابط حریم میراثی حضرت معصومه(س) از تولید وقت حرم درخواست شد تا نظر خود را اعلام کند که وی نیز ابتدا موافقت خود را اعلام کرد اما بعدها به جمع مخالفان این طرح پیوست که منجر به توقف این پروژه شد. جلسات و بحث‌های زیادی برای یافتن راهکار مناسبی برای به پایان رساندن این پروژه برگزار شد. سرانجام طبق آخرین مصوبه‌ای که در حال حاضر وجود دارد و مصوب شورای شهر و هیأت مدیره قطار شهری و شورای سازمان قطار شهری قم نیز هست بنا شد طول مسیر مونوریل قم از ۱۸ و نیم کیلومتر به ۴٫۷ کیلومتر و از انتهای رودخانه قم تا میدان مطهری با سه ایستگاه به بهره‌برداری برسد و همچنین از بعد از حرم به‌طول حدود یک کیلومتر به‌سمت مصلاي قم پیش برود.

بحث دیگری هم که در این راستا مطرح شد، نیاز به سوزن و فضای گسترده برای بازگشت واگن‌های مونوریل از حرم حضرت معصومه(س) به مسیر مخالف و یکسری طرح‌های دیگر بود که به‌دلیل بالا رفتن هزینه‌های این پروژه به‌طور کامل متوقف ماند. بدین ترتیب در دولت‌های یازدهم و دوازدهم با صدور مجوز از سوی شورای عالی ترافیک اعتباراتی که به‌قطار شهری قم تعلق می‌گرفت به‌سمت احداث مترو اختصاص یافت و امیدواریم تا پایان سال فاز یک آن که حدود ۶ کیلومتر است به بهره‌برداری برسد.»

وی می‌افزاید: «اگر چه در حال حاضر مونوریل یک پروژه بلا تکلیف است اما از لحاظ حقوقی و اجرایی و فنی پرونده‌اش باز بوده و گزینه‌هایی نیز از جمله جمع کردن تا راه‌اندازی آن مطرح است. البته گزینه‌ای که در حال حاضر در نظر ما است این است که برای خروج مونوریل از بن‌بست موافقت رئیس‌جمهور و هیأت دولت را برای تشکیل یک کارگروه برای بررسی مشکلات حقوقی و فنی و اجرایی و مالی و اعتباری این پروژه دریافت کنیم.»

محسن بهشتی همچنین با بیان اینکه برای ادامه این پروژه با رعایت همه جوانب از جمله سوزن و ایستگاه‌ها و... بالای هزار میلیارد تومان اعتبار لازم است در خصوص مهم‌ترین چالش‌های این پروژه می‌گوید: «بحث اصلی مسأله اعتبارات است که آن هم باید از سوی دولت باشد زیرا در همان زمان نیز بخش عمده‌ای از هزینه‌های اجرای پروژه مونوریل را دولت

برای آنکه پروژه خیلی سریع به ثمر برسد مسیر مونوریل در بستر رودخانه قمرود جانمایی کردند. بدین ترتیب با حمایت‌های دولت وقت سنگ بنای اجرای این پروژه در رودخانه قمرود زده شد، اما ستون‌های مونوریل به مقابل حرم مطهر حضرت معصومه(س) رسید که با ضوابط حریم میراثی حرم مغایرت پیدا کرد. در نهایت بنا شد طول مسیر مونوریل قم از ۱۸ و نیم کیلومتر به ۴٫۷ کیلومتر و از انتهای رودخانه قم تا میدان مطهری با سه ایستگاه به بهره‌برداری برسد و همچنین از بعد از حرم به طول حدود یک کیلومتر به سمت مصلاي قم پیش برود. کارکرد مونوریل قم در جا به جایی مسافر به اندازه سه دستگاه اتوبوس است

برداشت کرده بود و این هزینه را نباید به مردم قم تحمیل کرد.» رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر قم نیز با بیان اینکه مونوریل سیستمی جدید است که تا به حال در کشور تجربه استفاده از آن را نداشته‌ایم به «ایران» می‌گوید: «در واقع مونوریل سیستم رایج و گسترده‌ای نیست و به جرأت می‌توان گفت کل خطوط آن در دنیا حدود ۲۰۰ کیلومتر است. به عبارتی شهرهایی که از این تکنولوژی استفاده کرده‌اند برای یک مسیر کوتاه و به جهت گردشگری است. چرا که نسبت به سیستم‌های قطار شهری سیستم ظرفیت مسافریذیری محدودتری داشته و سرعت کمتری دارد. این در حالی است که وابستگی به این تکنولوژی به‌دلیل محدود بودن شرکت‌های سازنده قطعات واگن‌ها بسیار بالا است و برای آنکه به این تکنولوژی دسترسی داشته باشیم باید راه زیادی ببیماییم. حتی هزینه بهره‌برداری آن نیز خیلی مبهم است. بنابراین بهترین راه حل، استفاده از بخش خصوصی است که برای جاذبه سفر یا مونوریل طرح‌های خود را ارائه دهند.»

دکتر سید محمدحسین دهناد، با اشاره به تقاطع مونوریل با صحن مقابل حرم حضرت معصومه(س) و پنهان شدن نمای حرم که یکی از دلایل توقف پروژه مونوریل بود می‌افزاید: «آنچه در بررسی‌ها و مدل‌سازی‌های ترافیکی دریافتیم این بود که خطی که برای مونوریل تعریف شده به‌دلیل اجرای ناقص آن کارکرد ترافیکی ندارد. زیرا این خط از مناطقی عبور می‌کند که حتی حمل‌ونقل عمومی از جمله شرکت واحد و تاکسیرانی فعالیتی ندارند. یعنی به‌دلیل آنکه جذب سفری در این خط اتفاق نمی‌افتد، مونوریل نیز نمی‌تواند باری از مشکلات حمل‌ونقل و ترافیک شهر بردارد.»

وی با بیان اینکه برای حل این مشکل چندین گزینه را در دستور کار خود قرار داده‌ایم می‌گوید: «یکی از این گزینه‌ها توسعه این خط به سمت شمال یعنی آزاد راه تهران- قم می‌باشد. به‌دلیل آنکه در این مسیر کاربری‌های جدیدی همانند نمایشگاه و مجتمع‌های رفاهی و تفریحی و بهشت معصومه و آرامستان اصلی قم قرار دارد تقاضای سفر هم زیاد است. گزینه دیگر هم توسعه این خط به‌سمت پردیسان قم است که به‌دلیل