گزارش میدانی «ایران» از مرتفع ترین پل خاورمیانه که در چندقدمی افتتاح توسط دشمن تخریب شد

آوار یک مسیر، آغاز مسیرهای نو

عکس‌ها: وحید عرب احمدی

گزارش

سهیلا نوری
گروه گزارش

صبح، آرام و خاکستری آغاز می‌شود. مه کم‌جانی روی بقایای پل نشسته و صدای قدم‌هایی که روی سنگ‌ریزه‌ها می‌لغزد، سکوت فضا را می‌شکند. بوی فلز و گرد بتن در هوا باقی مانده است؛ تا چند روز پیش گروهی از مهندسان با چهره‌ای خسته اما مصمم، نقشه‌ای را روی کاپوت ماشین پهن کرده بودند و با دقت مسیر باقیمانده تا لحظه افتتاح مرتفع‌ترین پل خاورمیانه را بررسی می‌کردند.

از نزدیک، جزئیات بیشتری خود را نشان می‌دهند؛ کابل‌هایی که کشیده و ناگهان پاره شده‌اند، لبه‌های تیز بتن که به‌تازگی شکسته‌اند و ردهای فشار روی بدنه سازه؛ همه نشانه‌های یک تغییر ناگهانی‌اند؛ تغییری که مسیر آشنا و پرتردد را از کار انداخته است.

این پل تنها یک مسیر عبور معمولی نبود؛ این شریان ارتباطی بی‌نظیر، قرار بود پر ترافیک‌ترین مسیر مواصلاتی ایران را که حدود ۲۸ درصد از بار ترافیکی کشور روی آن سوار بود، به قدری کوتاه کند که رانندگان مسیر یک ساعت و ۳۰ دقیقه‌ای را در عرض ۱۰ دقیقه طی کنند؛ پروژه‌ای صد در صد ایرانی که به همت گروهی از مهندسان خوش‌فکر کشور در سال ۱۳۹۴ کلید خورد، اما تنها چند روز مانده تا افتتاح، هدف حمله دشمنانی قرار گرفت که ادعای امادرسانی داشتند.

تخریب پل B1 یا بیلقان، که اکنون بسیاری از دست‌اندرکاران مایلند به پاس میهن‌دوستی مردم، به نام «ایران» نامگذاری شود، تنها فروپاشی یک سازه نیست؛ بلکه نشان از شکست افکار پریشان‌گویانی دارد که در عصر حجر گیر افتاده‌اند و افکار نخ‌نمای آن‌ها، حالا قدرت ذهن و قوت بازوان مهندسان و دست‌اندرکاران پروژه را دوچندان کرده است تا بار دیگر مرتفع‌ترین پل خاورمیانه را به نام ایران بسازند؛ حتی محکم‌تر و مقاوم‌تر از قبل.

پل «بیلقان» در حالی فروریخت که زندگی همچنان در دو سوی آن ادامه دارد. تنگ‌نظران شاید توانسته باشند بخشی از این سازه عظیم را تخریب کنند، اما آنچه در دل مردمی که آن را ساخته‌اند جریان دارد، فراتر از بتن و فولاد است؛ اراده‌ای که این پل کم‌نظیر را بنا کرد، هنوز هم پابرجاست.

روایت مدیرپروژه از مسیر ساخت تا روز حادثه

ابوالفضل رحمانی، مدیرعامل آزادراه شمالی کرج و مجری طرح پل B1، در تشریح روند اجرای پروژه، با اشاره به آغاز آن در سال ۱۳۹۴ گفت: «این طرح به‌دلیل چالش‌هایی از جمله محدودیت‌های فنی و پیچیدگی‌های تکنولوژیک، برای چندین سال متوقف مانده بود و از سال ۱۴۰۲ مجدداً وارد فاز اجرایی شد.»

به گفته وی، طی حدود دو سال و نیم فعالیت مستمر، عملیات ساخت با تکیه بر توان داخلی پیش رفت و تیم اجرایی حتی در ایام تعطیلات نیز به‌جز روزهای خاص (تاسوعا و عاشورای حسینی) به‌صورت پیوسته در پروژه حضور داشتند. رحمانی همچنین با تأکید بر اینکه پروژه با اتکا به دانش و نیروی انسانی کاملاً ایرانی اجرا شده، هرگونه وابستگی به مشاوران یا نیروهای خارجی را به طور قطع مردود می‌داند.

فناوری پیشرفته و جایگاه ملی پروژه

رحمانی با اشاره به ویژگی‌های فنی پل اظهار کرد: «پل B1 از نوع اکسترادوز (Extradosed) و از جمله سازه‌های پیچیده مهندسی است که اجرای آن نیازمند دانش تخصصی پیشرفته است و ایران با اجرای این پروژه، در زمره معدود کشورهای دارای این فناوری قرار گرفت.»

وی افزود: این پروژه، نه‌تنها از منظر فنی، بلکه از نظر نمادین نیز نشان‌دهنده توان مهندسی و خودکفایی کشور بوده و با مشارکت تیمی متشکل از صدها متخصص و نیروی اجرایی به سرانجام رسیده است.

نقش کلیدی پل در کاهش ترافیک کشور

مدیر پروژه در ادامه با اشاره به اهمیت راهبردی این مسیر گفت: «محور قزوین-کرج-تهران یکی از پرترددترین مسیرهای کشور است و حدود ۲۸ درصد از ترافیک کل کشور را به خود اختصاص می‌دهد. این پروژه می‌توانست بخش قابل توجهی از این بار ترافیکی را کاهش داده و زمان سفر را به‌طور چشمگیری کوتاه کند.»

به گفته وی، بهره‌برداری از این پل می‌توانست زمان سفر در این مسیر را از حدود یک تا یک‌ونیم ساعت به کمتر از ۱۰ دقیقه کاهش دهد و تأثیر قابل توجهی بر مصرف سوخت و بهره‌وری اقتصادی داشته باشد.

از امید به بهره‌برداری تا وقوع حادثه

رحمانی با بیان اینکه پروژه در آستانه بهره‌برداری قرار داشت، اظهار کرد که عملیات در مرحله آزمایش‌های بارگذاری و تست‌های فنی نهایی بود و هنوز به بهره‌برداری رسمی نرسیده بود.

وی همچنین تأکید کرد که در طول اجرای پروژه، هیچ‌گونه استفاده نظامی از این سازه صورت نگرفته و تمامی فعالیت‌ها در چهارچوب عمرانی و تحت نظارت‌های فنی انجام شده است.

جزئیات حادثه و خسارات انسانی

مدیر پروژه درباره روز حادثه گفت: در زمان وقوع، تیمی از عوامل اجرایی در محل حضور داشتند و همزمان با آن، به‌دلیل تعطیلات، تعدادی از شهروندان نیز در محدوده اطراف حضور داشتند. وی افزود که در پی وقوع حادثه، تعدادی از نیروهای پروژه و شهروندان دچار آسیب شدند.

به گفته رحمانی، در میان نیروهای مرتبط با پروژه، تعدادی جان خود را از دست دادند و شماری نیز مجروح شدند. همچنین گزارش‌ها از آسیب‌دیدگی ده‌ها نفر در محل حادثه حکایت دارد با این اوصاف بایستی به آمار ارائه شده از سوی دانشگاه علوم پزشکی استان اتکا کرد.

تأکید بر بُعد ملی و مهندسی پروژه از نگاه معاون آزادراهی

«پل بیلقان، یا پلی که احتمالاً با نام «ایران» شناخته خواهد شد، یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی کشور بود که با هدف ارتقای رفاه عمومی و کاهش بار ترافیکی طراحی و اجرا شد.»

میلاد دوستی - معاون شرکت ساخت و تولید زیربناهای حمل و نقل کشور - در ادامه و در توصیف ابعاد این پروژه، آن را فراتر از یک طرح عمرانی صرف دانست و گفت: «مهندسان ایرانی پیش از این نیز پروژه‌های شاخص متعددی (پل صدر، پل جوادیه، برج میلاد، تونل نیایش و ...) را اجرا کرده‌اند و حتی در کشورهایی از جمله استرالیا، بنگلادش و کنیا مشغول ارائه خدمات فنی و مهندسی بوده‌اند، اما با حضور در این پروژه ملی آن رابه نمادی از ظرفیت بومی و دانش فنی داخلی بدل کردند.»

دوستی با تشریح کارکردهای این پل اظهار داشت: «در محور تهران-کرج روزانه تا بیش از ۲۵۰ هزار تردد ثبت می‌شود. پیش‌بینی ما این بود که با بهره‌برداری از این آزادراه، حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد از این ترافیک به مسیر جدید منتقل شود. همچنین این انتقال ترافیک می‌توانست ماهانه حدود ۱٫۸ میلیون لیتر صرفه‌جویی در مصرف سوخت به همراه داشته باشد؛ شاخص‌هایی که به‌وضوح بیانگر ماهیت کاملاً غیرنظامی و خدماتی این پروژه است.»

همبستگی ملی پس از حادثه

دوستی با اشاره به واکنش جامعه تخصصی پس از وقوع حادثه گفت: «بلافاصله پس از حادثه، تیم‌های کارشناسی وارد عمل شدند. در همان ساعات اولیه، ده‌ها تماس از سوی اساتید دانشگاه و متخصصان از سراسر کشور دریافت کردیم که برای کمک اعلام آمادگی می‌کردند.» وی این همراهی را نشانه‌ای از انسجام و تعهد جامعه مهندسی کشور دانست و افزود: «حتی برخی از اساتید اعلام کردند که علاوه بر دانش تخصصی، آمادگی حضور عملیاتی در کارگاه را نیز دارند. این سطح از همدلی، سرمایه‌ای ارزشمند برای عبور از بحران است.»

از شوک اولیه تا امید به بازسازی

این مقام مسئول با اشاره به وضعیت روحی تیم اجرایی پس از حادثه اظهار کرد: «بازدیدهای اولیه بسیار تلخ و تأثیرگذار بود. سال‌ها تلاش مستمر در این پروژه صرف شده و طبیعی بود که همکاران با نگرانی و تأثر این صحنه را مشاهده کنند.» با این حال، وی تأکید کرد روحیه تیم اجرایی به‌سرعت به سمت بازسازی و جبران خسارات سوق پیدا کرده و افزود: «با وجود خسارات جدی، دانش فنی و توان اجرایی لازم برای بازسازی پروژه در کشور وجود دارد و تصمیم‌گیری درباره نحوه بهسازی یا احداث مجدد، پس از تکمیل ارزیابی‌ها انجام خواهد شد.»

روایت تلاش مستمر تیم اجرایی

دوستی همچنین به شرایط کاری در طول اجرای پروژه اشاره کرد و گفت: «در حالی که معمولاً کارگاه‌ها در ایام نوروز تعطیل می‌شوند، در این پروژه فعالیت‌ها تقریباً بدون وقفه ادامه داشت و تنها چند روز محدود تعطیلی اعمال شد. این موضوع نشان‌دهنده عزم جدی تیم برای تکمیل هرچه سریع‌تر پروژه بود.»

وی اضافه کرد این تلاش‌ها با حس غرور و انگیزه ملی همراه بوده و بسیاری از نیروهای اجرایی با وجود شرایط سخت، با انگیزه بالا در پروژه حضور داشته‌اند. در همین حال معاون شرکت ساخت و تولید زیربناهای حمل و نقل کشور نیز بار دیگر با تأکید بر ماهیت غیرنظامی پروژه بارد برخی ادعاها درباره کاربری این سازه تأکید کرد: «این پروژه کاملاً با هدف خدمت‌رسانی به مردم طراحی شده بود و حتی در زمان حادثه نیز به مرحله بهره‌برداری کامل نرسیده بود. بررسی‌های فنی و شرایط پروژه به‌روشنی نشان می‌دهد که این سازه هیچ‌گونه کاربری نظامی نداشته است.»

> حتی در دوران جنگ هم که با پزشکان از سوسنگرد تا شلمچه را برای امدادرسانی رفته بودم با چنین شدت و شرایطی مواجه نشده بودم که دشمن خارجی مردم عادی و زیرساخت‌های یک منطقه را قربانی جنگ‌طلبی خود کند تا اینکه حوالی ساعت ۲ بعدازظهر روز حادثه رقم خورد

روایت پیرمرد محله از روز حادثه

چنین سازه‌های با اهمیتی، فراتر از کارکرد فنی، بخشی از بافت زندگی شهری خواهند بود و تخریب آن‌ها، تنها یک خسارت مهندسی نیست بلکه وقفه‌ای است در ریتم زندگی روزمره مردمی که به آن امید بسته‌اند.

یکی از آنها صاحب سوپرمارکت محل، مرد هفتاد و چندساله‌ای است که با یادآوری روز حادثه اشک در چشمانش حلقه می‌بندد. بازنشسته بیمارستان امام کرج است و به قول خودش از چند سال پیش برای گذران بهتر زندگی این دکان را می‌چرخاند. علی رسولی در روایت پیش رو، لحظات منتهی به تخریب پل بیلقان را بی‌سابقه توصیف می‌کند و می‌گوید: «در تمام این سال‌ها چنین چیزی ندیده بودم. حتی در دوران جنگ هم که با پزشکان از سوسنگرد تا شلمچه را برای امدادرسانی رفته بودم با چنین شدت و شرایطی مواجه نشده بودم.»

حاج علی باورش نمی‌شد دشمن خارجی مردم عادی و زیرساخت‌های یک منطقه را قربانی جنگ‌طلبی خود کند تا اینکه حوالی ساعت ۲ بعدازظهر روز حادثه رقم خورد؛ «روز سیزده بدر بود و فرزندانم میهمان من بودند. ناهار آماده شده بود و تازه می‌خواستم مغازه را ببندم و بروم پیش بچه‌ها که صدای انفجار شدیدی همه جا پیچید. شیشه‌ها شروع به لرزش کرد و یکهو همه چیز غیرعادی شد. سریع خودم را به خانه که چند متری با مغازه فاصله دارد رساندم و پناه گرفتم.»

از نگرانی خانواده تا تخلیه خانه

رسولی با اشاره به وضعیت خانواده در آن لحظات اضافه می‌کند: «میهمان‌ها به‌شدت ترسیده بودند و اشک می‌ریختند. بعضی از شیشه‌ها شکست و وسایل خانه آسیب دید. اول مقاومت کردم و نمی خواستم خانه و زندگی را رها کنم ولی انفجار دوم که شدت بیشتری داشت، تصمیم ما را عوض کرد. خانه و زندگی ۵۰ ساله‌مان را ترک کردیم و به منزل پسرم رفتیم.»

خسارات به منازل و آثار ترکش‌ها

حاج علی شدت انفجارها و آثار آن در منطقه را اینطور به تصویر می‌کشد: «شدت انفجار به حدی بود که تقریباً شیشه‌های تمام خانه‌های اطراف شکست. حتی ترکش‌ها به داخل برخی منازل هم رسیده بود. من خودم چند قطعه از این ترکش‌ها را نگه داشتم تا اگر عمرم قد داد به نوه‌هایم نشان‌شان دهم.»

رسولی همچنین ترس و سردرگمی اهالی محل را چنین روایت می‌کند: «هیچ‌کس انتظار چنین اتفاقی را نداشت. مردم کاملاً غافلگیر شدند. برخی از ترس دچار شوک شدند و شرایط بسیار نگران‌کننده بود. علاوه بر این در آن روز، افراد زیادی برای سیزده‌بدر به منطقه سرجوب، حصار و بیلقان آمده بودند و همین موضوع باعث شد تعداد افرادی که در معرض خطر قرار گرفتند بیشتر شود. برای همین بی برو برگرد بیشترین آسیب را مردم عادی دیدند؛ کسانی که فقط در حال زندگی روزمره خود بودند. امیدواریم رسیدگی لازم انجام شود و شبیه این اتفاقات دیگر برای ما تکرار نشود.»

وجه دیگر از یک واقعه تلخ

یکی از ساکنان میانسال منطقه نظربابا-حصار، لحظات ابتدایی وقوع حادثه را با صحنه‌های آخرالزمانی قیاس می‌کند. به محض شنیدن صدای اولین انفجار خودش را به محدوده پل بیلقان که در نزدیکی خانه‌شان واقع شده رساند و با دیدن مصدومان پرشمار حادثه در آنچنان شوکی فرو رفت که به گمان خودش هنوز هم ادامه دارد. با گیجی عجیبی از آن روز می‌گوید: «همسرم از کادر درمان یکی از بیمارستان‌های کرج است و چون روز سیزده بدر شیفت داشت او در بیمارستان و من در خانه بودم و خوشبختانه دو پسرمان با دوستان‌شان خیلی دورتر از این منطقه بودند. داشتم تلویزیون تماشا می‌کردم که ناگهان صدای انفجار شدیدی شنیدم. از شدت موج انفجار بخشی از سقف خانه فرو ریخت. همه‌چیز در چند ثانیه اتفاق افتاد و اصلاً یادم نیست چطور خودم را زیر میز پرت کردم.»

او با اشاره به شرایط محیطی پس از انفجار ادامه می‌دهد: «از محل خانه‌مان دید نسبی به سمت پل داریم. ابتدا فقط دود غلیظی دیده می‌شد و مشخص نبود چه اتفاقی افتاده، اما خیلی زود متوجه شدم محل حادثه همان محدوده پل است. بلافاصله خودم را برای کمک‌های احتمالی به آنجا رساندم ولی اوضاع خیلی اسفناک‌تر از چیزی بود که انتظار داشتم. چند ساعت بعد، وقتی برخی از مردم و حتی نیروها برای بررسی وضعیت به محل نزدیک شدند، دوباره انفجار دیگری رخ داد. شدت انفجارها به حدی بود که خودروها به‌سرعت از محل دور می‌شدند و مردم فرصت واکنش نداشتند.

روایتی از شوک و غافلگیری

این شهروند با تأکید بر غافلگیرکننده بودن حادثه می‌گوید: «پیش از این، چنین شرایطی را تجربه نکرده بودیم و اصلاً تصور نمی‌کردیم چنین اتفاقی رخ دهد. همه‌چیز ناگهانی بود و فرصت تصمیم‌گیری از ما که سال‌ها بود در انتظار افتتاح این پل و کم شدن بار ترافیکی منطقه بودیم، گرفته شد. ترافیک این محدوده همیشه سنگین است. مسیرهایی که باید در چند دقیقه طی شوند، گاهی تا نزدیک یک ساعت زمان می‌برند. این پل قرار بود بخش زیادی از این مشکل را حل کند و رفت‌وآمد را برای مردم آسان‌تر کند که حیف شد.»

این غافلگیری همان چیزی است که مهرزاد؛ کافه‌چی جوان محله هم با جزئیات از آن یاد می‌کند. پایین پل کافه مهرزاد را می‌چرخاند. کافه‌اش فقط چند متر با نوارهای زردرنگ هشدار فاصله دارد. ورود به این محدوده ممنوع است، اما نمی‌تواند از تمام دلخوشی‌اش دست بکشد. با اشاره دست در امتداد افق جایی را که شکستگی پل مشخص است، نشان می‌دهد و می‌گوید: «با اولین انفجار در کسری از ثانیه یک تکه خیلی بزرگ از بتن پل به این سمت پرتاب شد و راه خروج از کافه را بست. تقریباً مطمئن بودم که زنده نمی‌مانم اما مثل خیلی از وقت‌ها که به مو می‌رسد ولی پاره نمی‌شود معجزه زندگی من هم رقم خورد و در فاصله دو انفجار با امدادهای محلی از کافه بیرون آمدم. اما چه بیرون آمدنی؛ اطراف پر بود از گردشگران غیرنظامی که به شدت مصدوم شده بودند و آنجا بود که معنی کمک خارجی را هم فهمیدیم.

زیر آوار پل زندگی متوقف نشد

پل بیلقان فرو ریخت، اما آنچه در دو سوی آن جریان دارد زندگی، پویایی و امید است. سازه‌ها ممکن است فرو بریزند، اما مسیرهایی که انسان‌ها برای ادامه ساختن انتخاب می‌کنند، باقی می‌ماند. در محدوده پل بیلقان هم با اینکه این روزها خالی از سکنه است بید مجنون پایین پل جامه سبز به تن کرده و نوید جوانه‌های امید می‌دهد.

حالا اینجا سکوت کامل وجود معنا ندارد؛ صداها تغییر کرده‌اند؛ از عبور مداوم خودروها، به قدم‌ها، ابزارها و گفت‌وگوهای کوتاه. اما همین صداها نشان می‌دهند زندگی ادامه دارد؛ یک مسیر از دست رفته، اما مسیرهای دیگری ساخته می‌شود.

تلاقی غرور و امید

در دل این ویرانی‌ها، از همین حالا نشانه‌هایی از بازسازی و امید جان گرفته است؛ بازدید میدانی وزیر راه و شهرسازی دولت چهاردهم در ساعات ابتدایی صبح دوشنبه هفدهم فروردین‌ماه موید همین نکته ارزشمند است.

فرزانه صادق مالواجرد با حضور در محل حادثه، از نزدیک در جریان وضعیت سازه و روند ارزیابی‌ها قرار گرفت. این بازدید، که در ساعات اولیه روز انجام شد، گفت‌وگو با تیم‌های فنی و مرور اولیه گزینه‌های پیش‌رو برای تثبیت و بازسازی را به همراه داشت. بر اساس مشاهدات در محل، تأکید اصلی بر انجام ارزیابی دقیق پیش از هرگونه اقدام اجرایی است؛ رویکردی که به گفته اعضای تیم فنی، برای تعیین این‌که چه بخش‌هایی قابل حفظ و چه قسمت‌هایی نیازمند بازسازی کامل است، ضروری به نظر می‌رسد. حضور مقام مسئول در صحنه، در عین حال، نشانه‌ای از پیگیری نزدیک وضعیت زیرساختی و تلاش برای تسریع در تصمیم‌گیری‌های فنی و اجرایی تلقی می‌شود.

روایت خانم وزیر از ابعاد حادثه و اهمیت راهبردی پل

وزیر راه و شهرسازی در جریان این بازدید، با اشاره به اهمیت این سازه، پل B1 را یکی از پروژه‌های کلیدی در تسهیل تردد محورهای ارتباطی کشور توصیف کرد و گفت: «این پل، فراتر از یک سازه عمرانی، بخشی از شریان حیاتی تردد کشور بود که نقش مؤثری در کاهش بار ترافیکی و تسهیل ارتباط بین شرق، مرکز و شمال‌غرب کشور ایفا می‌کرد. ظرفیت بالای عبور و نقش آن در هدایت ترافیک، به‌ویژه در محورهای منتهی به شمال، اهمیت این پروژه را دوچندان کرده بود.» وی با اشاره به ابعاد خسارت، تأکید کرد: «آنچه رخ داده، صرفاً تخریب یک سازه نیست؛ بلکه آسیب به بخشی از زیرساخت، محیط پیرامونی و جریان زندگی مردم است. با این حال، تجربه تاریخی و ظرفیت مهندسی کشور نشان داده که بازسازی با قدرت و کیفیتی بالاتر، کاملاً دست‌یافتنی است.»

تأکید بر بازسازی سریع با تکیه بر توان داخلی

وزیر راه و شهرسازی در ادامه با اشاره به آغاز فرآیندهای کارشناسی افزود: «بررسی‌های فنی از همان ساعات اولیه آغاز شده و با توجه به حساسیت سازه، این ارزیابی‌ها با دقت و عمق بیشتری ادامه خواهد یافت. بلافاصله پس از نهایی شدن نتایج کارشناسی، عملیات ترمیم و بازسازی با مشارکت مهندسان و پیمانکاران داخلی آغاز می‌شود.»

وی همچنین با تأکید بر عزم مجموعه دولت برای جبران خسارات وارده، خاطرنشان کرد: «بازگشایی این مسیر در سریع‌ترین زمان ممکن در دستورکار قرار دارد و تلاش خواهد شد این زیرساخت حیاتی با کیفیتی مطلوب‌تر به بهره‌برداری برسد.»

> آنچه رخ داده، صرفاً تخریب یک سازه نیست؛ بلکه آسیب به بخشی از زیرساخت، محیط پیرامونی و جریان زندگی مردم است. با این حال، تجربه تاریخی و ظرفیت مهندسی کشور نشان داده که بازسازی با قدرت و کیفیتی بالاتر، کاملاً دست‌یافتنی است