از میان خبرها

مدیر کل راه آهن شرق:

مصوبه ۵ ایستگاه برای دوخطه شدن راه آهن طبس گرفته شد

فرخ نژاد- مصوبه طراحی و اجرای ۵ ایستگاه برای دوخطه شدن راه آهن طبس گرفته شد.
مدیر کل راه آهن شرق کشور در گفتگو با «خراسان جنوبی» در مورد اجرایی شدن پروژه دو خطه شدن قطار طبس-تهران از سمت یزد توسط بخش خصوصی گفت: تمام مسیر از تربت حیدریه تا بافق و از بافق به سمت بالا قرار است دو خطه شود که تاکنون مصوبه طراحی و اجرای ۵ ایستگاه این مسیر گرفته شده است زیرا خطوط ایستگاه ها تغییر می کند.
مهندس «ابراهیم اقبالی» با بیان این که باید مصوبه ایستگاه های کل مسیر گرفته شود افزود: احتمال این که در سال جاری یک فاز از دوخطه شدن بین ایستگاه کال زرد و جندق به دلیل اهمیت این گلوگاه در دستور کار برای شروع قرار گیرد وجود دارد.
به گفته وی اولین مرحله از اجرای این پروژه کمربندی سالار- شادمهر است که قرارداد آن منعقد و شروع شده و قرار است طی یک سال به اتمام برسد.
وی اعتبار اجرای این پروژه را بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان اعلام کرد که مسیر اجرای طرح هم شامل ۳۰ کیلومتر است. دوم آذر ماه سال ۹۴ روزنامه «خراسان جنوبی» خبری به نقل از مدیر کل راه آهن شرق کشور با این عنوان که «عملیات دو خطه شدن مسیر راه آهن شرق آغاز می شود» منتشر کرد.
در این خبر مهندس «ابراهیم اقبالی» با بیان این که یک دهه از تاسیس این اداره کل می گذرد به جلسه شورای مدیران راه آهن کشور اشاره کرد و از موافقت با راه اندازی رام دوم قطار طبس-تهران از سمت یزد توسط بخش خصوصی خبر داد و گفت: با اجرایی شدن این پروژه فاصله زمانی مسیر این قطار نسبت به قطار فعلی ۴ ساعت کاهش خواهد داشت.
وی افزود: قطار طبس- تهران که از مسیر فعلی تردد می کند به فعالیت خود ادامه خواهد داد چرا که مردم شهرهای عشق آباد، بشرویه، بجستان، فیض آباد و تربت حیدریه از این قطار استفاده می کنند. وی در مورد این موضوع که آیا طبس ظرفیت مسافر برای دو قطار به سمت تهران را دارد، گفت: در این زمینه جلسه ای با معاون عمرانی استاندار خراسان جنوبی برگزار و مقرر شد که با همکاری پایانه های مرکز استان، مسافران بیرجندی با اتوبوس به طبس منتقل و سپس با قطار عازم تهران شوند.
به گفته وی، بر اساس برنامه ریزی های انجام شده مردم شهرستان های بشرویه، سرایان و فردوس هم می توانند از این قطار استفاده کنند. وی ادامه داد: قطار جدید طبس-تهران به صورت یک روز در میان مانند قطار قبلی از طبس و تهران حرکت خواهد کرد که به این صورت هر روز قطار به سمت پایتخت از طبس و برگشت از تهران خواهیم داشت. وی اضافه کرد: نمی توان قول صد درصدی اجرای این پروژه را داد زیرا بخش خصوصی متولی کار است و نه تنها شهرستان طبس مسافر چندانی ندارد بلکه شاید مسافر مورد نیاز برای استفاده از این قطار از مرکز استان هم تامین نشود. ۴ شهریور سال گذشته نیز مدیر کل راه آهن شرق کشور در گفتگو با «خراسان جنوبی» با بیان این که پروژه دوخطه شدن راه آهن شرق جزو پروژه های عمرانی کلان به حساب می آید گفت: اجرای آن به طور مستقیم به اداره کل راه آهن شرق واگذار نمی شود و عملیات اجرایی جزو وظایف معاونت ساخت و توسعه شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران است.
اما بنابر گفته شفاهی که ابتدای سال جاری به این اداره کل اعلام شده قرار است ۱۶۰ تا ۱۸۰ کیلومتر از این مسیر در برنامه قرار گیرد. البته هنوز تا این لحظه نقطه شروع و زمان اجرای آن به راه آهن شرق کشور اعلام نشده است. این پروژه جزو اهداف و در افق ۱۴۰۴ شرکت راه آهن ایران است و در پروژه های مصوب سال جاری و سال آینده این شرکت هم گنجانده شده است. به گفته مهندس «اقبالی» ابتدای سال جاری شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران از اداره کل راه آهن شرق کشور خواست تا نقاط بحرانی مسیر راه آهن طبس را به این شرکت اعلام کند و این کار هم انجام شد. لازم به ذکر است دو خطه شدن راه آهن شرق با توجه به اهدافی که برای معادن خواف و سنگان مد نظر است جزو برنامه های راه آهن کشور قرار گرفته است. همچنین از خواف تا مبارکه اصفهان قرار است این راه آهن دوخطه شود و آخرین ایستگاه راه آهن شرق «بیشه در» است.

انتظارها به سال ۹۶ رسید

راه آهن استان همچنان در ایستگاه وعده ها

فرخ نژاد- دست یافتن به آن برای مردم خراسان جنوبی به رؤیایی تبدیل شده است .
طرح اتصال استان به شبکه ریلی چابهار- زاهدان- مشهد به دهه ۸۰ باز می گردد و اگر مسئولان به قول ها و وعده هایی که در مورد این زیرساخت اساسی به مردم خراسان جنوبی داده اند عمل می کردند شاید حداقل بخشی از این رؤیا رنگ واقعیت به خود می گرفت نه این که بعد از دو دهه از پی گیری و طرح این موضوع باز هم مردم استان باید در ایستگاه قول ها همچنان متوقف بمانند و تحقق آن را دست نیافتنی بدانند. اگر بخواهیم میزان تحقق رؤیای مردم خراسان جنوبی برای اتصال به راه آهن سراسری را شامل تصویب، تعیین مسیر، اعتبار و اجرا بدانیم می توان گفت که در حال حاضر ذره ای ناچیز از این آرزو عملی شده است و باز هم باید منتظر ماند تا بلکه راه آهن استان در سال جاری از روی ریل وعده ها و اما و اگرها به حرکت درآید.
به گزارش «خراسان جنوبی» در سفر فروردین ماه رئیس جمهوری به خراسان جنوبی دکتر روحانی بر این نکته تاکید کرد که وزارت راه و شهر سازی هر طور شده زمینه عملیاتی شدن خط ریلی خراسان جنوبی و اتصال به شبکه راه آهن سراسری را فراهم کند. آن طور که مدیر ساخت و توسعه راه های اداره کل راه و شهرسازی استان می گوید: اهمیت موضوع راه آهن برای رئیس جمهور به حدی بود که هنگام افتتاح پروژه های حوزه راه استان صحبت های معاون وزیر را قطع کرد و گفت که برای راه آهن خراسان جنوبی چه کرده اید؟ و مهندس «امینی» هم پاسخ داد تا پایان سال جاری تکلیف این پروژه را مشخص می کنیم. مهندس «رجبی» می افزاید: در این سفر نه کلنگی به زمین خورد و نه نامی از پیمانکاری عنوان شد اما دغدغه رئیس جمهور هم عملیاتی شدن این پروژه بود.
به علاوه دکتر «روحانی» قول داد به هر میزان که وزارت راه و شهرسازی اعتبار برای شروع عملیات اجرایی پروژه راه آهن خراسان جنوبی بگذارد دولت هم هر آنچه در توانش باشد با استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی به کمک آن بیاید.

• تخصیص صفر درصدی

وی به این مسئله هم اشاره می کند که پروژه راه آهن چون مصوبه است در قانون بودجه گنجانده شده اما رقمی که در بودجه برای آن در نظر گرفته می شود خیلی کم است. به عنوان مثال سال گذشته در بودجه برای پروژه راه آهن خراسان جنوبی ۱۰ میلیارد تومان اعتبار مصوب شد در حالی که با این رقم نمی شود مناقصه برگزار کرد.
اجرای هر کیلومتر راه آهن ۶ میلیارد تومان هزینه دارد و چون نمی شود با این بودجه اندک مناقصه برگزار کرد در نهایت تا پایان سال گذشته تخصیص آن صفر بود و مناقصه ای هم برگزار نشد.
به گفته وی وزارت راه و شهرسازی برای شروع عملیات اجرایی این پروژه عظیم به دنبال سرمایه گذار توانمند می گردد.
همچنین تا کنون آستان قدس رضوی، قرارگاه خاتم الانبیاء(ص) و یکی دو کشور خارجی پروژه را بررسی کرده اند و وزارت راه و شهرسازی هم در حال رایزنی است تا بتواند نظرات این نهادهای اقتصادی و کشورها را جمع بندی کند و ببیند تا چه حد می توان در این زمینه گام برداشت.

• پی گیری در دو جبهه

مدیر کل جذب سرمایه گذاری و تجهیز وزارت راه و شهرسازی هم به «خراسان جنوبی» می گوید: پروژه راه آهن خراسان جنوبی بخشی از پروژه راه آهن مشهد- بیرجند- زاهدان- چابهار است که وزارت راه و شهرسازی در دو جبهه در حال پی گیری برای تامین اعتبار آن است.
مهندس «مهدی حیدری» یک جبهه را جذب فاینانس خارجی، وارد گود کردن نهادهای کلان سرمایه گذاری مانند قرارگاه خاتم الانبیاء(ص) که پیمانکار قطعاتی از این پروژه است و آستان قدس رضوی عنوان می کند و می افزاید: اگر مذاکرات و پی گیری ها به سرانجام برسد و توافقی حاصل شود پروژه با مجموع این دو جبهه در نظر گرفته شده در قالب کنسرسیوم و به دلیل سنگینی حجم آن شروع می شود. وی جبهه دیگر را تامین مالی پروژه از طریق صندوق توسعه ملی می داند و ادامه می دهد: علاوه بر این پیمانکارانی هم که در منطقه بودند برای اجرای قسمتی از پروژه اعلام آمادگی کردند تا به عنوان بخش خصوصی پا به میدان اجرایی این طرح عظیم و اساسی بگذارند و با معرفی وزارت راه و شهرسازی و استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی بتوانند گامی برای اجرایی شدن آن بردارند.
وی اجرایی شدن پروژه را مورد تاکید مقام عظمای ولایت و رئیس جمهوری عنوان و تاکید می کند: سعی و تلاش ما بر این است که در ماه های آتی قطعاتی از پروژه راه را آغاز کنیم.
مدیر کل جذب سرمایه گذاری و تجهیزات وزارت راه و شهرسازی افزایش اعتبارات دولتی پروژه اتصال خراسان جنوبی به شبکه ریلی را بعید می داند و می گوید: از اعتبارات دولتی فقط می توان به عنوان پیش پرداخت شروع پروژه استفاده کرد اما اگر موضوع فاینانس عملیاتی شود شرایط تخصیص در قانون بودجه هم تغییر خواهد کرد چون این دو رابطه مستقیمی با یکدیگر دارند یعنی به هر میزان که پروژه اعتبار اسنادی داشته باشد به همان مقدار هم دولت اعتبار خواهد گذاشت.
وی ابراز امیدواری می کند: مذاکراتی که وزارت راه و شهرسازی آغاز کرده به نتیجه برسد تا شاهد تغییر و تحول در پروژه راه آهن خراسان جنوبی باشیم.
به گفته وی کشورهایی مانند چین، هند و ژاپن برای تامین فاینانس پروژه راه آهن مشهد- بیرجند- زاهدان- چابهار اعلام آمادگی و شرکت هایی را هم معرفی کردند اما با توجه به شرایط اعلام شده از سوی آن ها در مورد بازگشت سود، شرایط را برای مذاکره زمان بر می کند اما تلاش وزارت راه و شهرسازی بر این است تا چند ماه آینده به نتیجه برسد.
به علاوه وزارت راه و شهرسازی برای شروع پروژه هماهنگی هایی را با شرکت توسعه و ساخت انجام داده است تا یک یا دو قطعه را که در خراسان جنوبی قرار دارد عملیاتی کند.

• نقطه شروع

اما پی گیری و نقطه شروع اتصال خراسان جنوبی به شبکه ریلی به چه زمانی باز می گردد. آن طور که مسئولان و متولیان قدیمی استان می گویند: برای اوّلین بار نهم آذر سال ۸۰ مجمع نمایندگان استان خراسان (قبل از تقسیم) و سیستان و بلوچستان احداث این راه آهن را از رئیس جمهور وقت تقاضا کردند که این درخواست برای بررسی به وزارت راه و ترابری و سازمان مدیریّت و برنامه ریزی کشور ارجاع شد.
مهرماه سال ۸۵ مدیر کل وقت راه و ترابری خراسان جنوبی گفت: مطالعات مقدماتی ساخت پروژه راه آهن در خراسان جنوبی و اتصال آن به راه آهن سراسری از سوی کارشناسان وزارت پایان یافت. به گفته وی براساس مطالعات و بررسی های کارشناسان، مسیر راه آهن از فیض آباد- گناباد- قاین- بیرجند- نهبندان- زاهدان است.

> از اعتبارات دولتی فقط می توان به عنوان پیش پرداخت شروع پروژه استفاده کرد اما اگر موضوع فاینانس عملیاتی شود شرایط تخصیص در قانون بودجه هم تغییر خواهد کرد چون این دو رابطه مستقیمی با یکدیگر دارند

حجت الاسلام «موسی قربانی» نماینده وقت مردم قاینات در مجلس شورای اسلامی هم ۴ آبان ۸۵ در گفتگو با رسانه های خراسان جنوبی گفته بود: با اتمام مطالعات مقدماتی راه آهن «چابهار- مشهد» در شرق کشور، عبور این خط از مسیر بیرجند- قاین- گناباد و کالشور به تصویب رسید. با تقسیم استان خراسان و تأسیس خراسان جنوبی این موضوع نیز در ردیف تقاضاهای مردم از مسئولان کشور قرار گرفت و در سال ۱۳۸۷ مجمع نمایندگان استان های خراسان رضوی، جنوبی و سیستان و بلوچستان طی نامه ای از رئیس جمهور وقت خواستند در زمینه راه آهن دستور برای اقدام را صادر کند.
نماینده مردم قاینات ۲۸ دی ماه ۸۸ نیز در زمینه اتصال خراسان جنوبی به راه آهن سراسری با وزیر راه و ترابری مکاتبه کرد که این درخواست به شرکت زیرساخت وزارت راه و ترابری ارجاع شد و بالاخره با سفر هیئت دولت به خراسان جنوبی موافقت اصولی با احداث این راه آهن انجام و جزو مصوبات استانی سفر هیئت دولت شد.

• مطالعه مسیریابی

بحث مسیریابی این راه آهن هم بارها مطرح و درباره این که خط ریلی باید از کجا بگذرد، بسیار بحث و نظرات متعددی بیان شد. ۵ مهر سال ۸۹ هم مجمع نمایندگان استان، استاندار و معاونان وی جلسه مشترکی با وزیر راه در دفتر او برگزار کردند که در این جلسه موضوعات مختلفی از جمله مسیر راه آهن مطرح شد و حتی بحث هایی بین نمایندگان رخ داد ولی در نهایت بر کارشناسی برای مسیر راه آهن تاکید شد.
در مدتی کمتر از یک ماه معاون امور مجلس وزارت راه و ترابری اول آبان سال ۸۹ نامه معاون وزیر و مدیر عامل شرکت زیرساخت را برای نمایندگان استان ارسال کرد که بر اساس آن اقتصادی ترین مسیر برای اتصال خراسان جنوبی به راه آهن مسیر بیرجند- قاین- گناباد- کالشور اعلام شد. اما نکته قابل ذکر در این زمینه این بود که دلایل ترجیح مسیر بیرجند- قاین- گناباد- کالشور بدون محاسبه بار ناشی از احداث کارخانه فولاد قاین تهیه شده بود.
همچنین در سفر رئیس جمهور وقت به چابهار عملیات اجرایی آن از چابهار به سمت زاهدان آغاز شد و بر اساس نظر کارشناسان مسیر آن چابهار- زاهدان- بیرجند- قاین- کالشور مشخص و بر روی نقشه بارها نشان داده شد و از طریق شبکه های سراسری تلویزیون اعلام شد.

• تأمین اعتبار و آغاز عملیات اجرایی

پس از تصویب مسیر راه آهن و با توجه به کلنگ زنی قسمت واقع در سیستان و بلوچستان باید برای قطعه واقع در خراسان جنوبی پیگیری می شد که سال ۸۹ مجمع نمایندگان استان پی گیر این موضوع شد.
سال ۹۱ آخرین مرتبه ای بود که دولت قبل برای پروژه راه آهن شرق کشور بودجه جداگانه ای اختصاص داد، بودجه ای که البته دندان گیر نبود و به گفته نماینده وقت مردم نهبندان و سربیشه در مجلس شورای اسلامی فقط برای آسفالت جاده یک روستا کفایت می کرد، نه پروژه عظیمی مانند راه آهن!

• همایش بین المللی ترانزیت شرق کشور

بعد از این اتفاق مهم ترین محفلی که پای پرونده راه آهن استان به آنجا باز شد همایش بین المللی خراسان جنوبی، ترانزیت و توسعه شرق کشور بود.
در قطعنامه پایانی این همایش توسعه امکانات و زیرساخت های حمل و نقل محور شرق برای امنیت و توسعه پایدار و همچنین برنامه های ملی و منطقه ای مورد تاکید ویژه قرار گرفت.

• آخرین وعده از دولت دهم!

قصه این پروژه در آخرین سفر «رحیمی» معاون اول دولت دهم و وزیر راه و شهرسازی وقت نیز توسط رسانه های استان پیگیری شد اما وزیر فقط به گفتن این جمله بسنده کرد که این پروژه انجام می شود.

• بی نصیب از بودجه ۹۲ و ۹۳

با وجود پیگیری نمایندگان استان در ملاقات های انجام شده، در دولت دهم ردیف بودجه برای این پروژه در بودجه سال ۱۳۹۲ اختصاص نیافت زیرا در بخشنامه رئیس جمهور آمده بود که در سال ۹۲ با توجه به شرایط خاص اقتصادی کشور، ردیف بودجه جدید تعریف و طرح جدید عمرانی اجرا نشود.
قطار وعده ها و پیگیری های مسئولان برای راه آهن خراسان جنوبی همچنان به پیش می رفت تا این که مهرماه ۹۲ در مراسم تودیع و معارفه استاندار خراسان جنوبی که با حضور وزیر کشور برگزار شد فرصت مغتنمی برای گوشزد کردن یک مصوبه مهم و خواسته بر حق مردم خراسان جنوبی فراهم شد بنابراین این مهم توسط حجت الاسلام «رضایی» امام جمعه بیرجند مورد تذکر قرار گرفت.

• آخرین ایستگاه وعده ها

۲۸ اردیبهشت ۹۴ حجت الاسلام «عبادی» نماینده مردم بیرجند، درمیان و خوسف در مجلس شورای اسلامی هم با تأکید بر این که اتصال بیرجند به راه آهن مشهد- بافق در بودجه سال ۹۴ منظور خواهد شد، گفت: مقرر شد برای تکمیل راه آهن اگر منابع داخلی کافی نبود، از اعتبارات فاینانس استفاده شود. این مهم در صورت جلسه ای به امضای وزیر راه و شهرسازی، دکتر «لاریجانی» رئیس مجلس، «ابوترابی» نایب رئیس اول مجلس و ۴ نماینده خراسان جنوبی و استاندار رسید.
اما مرداد ماه خبری دیگر از پیگیری ها برای تحقق مصوبه راه آهن در رسانه های استان منتشر شد.
در این خبر حجت الاسلام «عبادی» نماینده مردم بیرجند، خوسف و درمیان در مجلس شورای اسلامی اذعان داشت که با دستور کتبی معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، پروژه احداث راه آهن خراسان جنوبی در ردیف بودجه سال آینده کشور قرار گرفت.
۲۶ مردادماه ۹۴ نیز خبر اختصاص ۵۰ میلیارد ریال اعتبار برای مطالعات راه آهن خراسان جنوبی در رسانه های استان منتشر شد.
این خبر که به نقل از نماینده مردم شهرستان های بیرجند، درمیان و خوسف مطرح شد حکایت از دیدار این نماینده با «نوبخت» داشت که در این دیدار معاون رئیس جمهور با اختصاص ۵۰ میلیارد ریال اعتبار از محل ماده ۳۲ برای اجرای مطالعات راه آهن خراسان جنوبی موافقت کرد.
استاندار وقت خراسان جنوبی نیز ۴ شهریور ماه ۹۴ در جریان سفر معاون اول رئیس جمهور به استان در شورای برنامه ریزی مجدد بر اهمیت بحث راه آهن تاکید کرد و افزود: موضوع اتصال استان به خط راه آهن به عنوان یک خواست عمومی مردم مورد توجه قرار گرفته و مقرر شد عملیات اجرایی راه آهن استان آغاز شود.
وی ادامه داد: موضوع تامین اعتبار طرح مطالعاتی اتصال استان به راه آهن نیز با مسئولان مرتبط در تهران مورد بحث و بررسی قرار گرفت و طی دستور معاون برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری ۲ میلیارد تومان اعتبار به منظور اجرای طرح مطالعاتی راه آهن استان به شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل ونقل کشور بابت احداث راه آهن نهبندان- بیرجند- قاین و گناباد اختصاص یافت.
اظهارات اخیر استاندار خراسان جنوبی نیز درباره راه آهن مربوط به جلسه پیگیری مصوبات سفر دکتر «نوبخت» رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی به خراسان جنوبی می شود که ششم شهریور ماه در استانداری برگزار شد. حال با همه این اظهار نظرها و حرف و حدیث ها این سوال مطرح است که آیا می شود در سال جاری سرانجامی برای راه آهن استان متصور شد و آیا اجرای این پروژه عظیم از روی ریل وعده ها تکان خواهد خورد؟