

قطار مشکلات در مسیر زائران

شهرآرا مشکلات زائران در مسیر ریلی منتهی به مشهد را بررسی می کند



تلخی های ریلی استان و شهر مادر تاریخ کم نبوده است. اگر به گذشته نگاه کنیم، به دو حادثه تلخی برمی خوریم که در مسیر ریلی مشهد و استان خراسان رضوی اتفاق افتاد. تلخ ترین حادثه با ۳۵۰ کشته و ۴۶۰ زخمی به حادثه قطار نیشابور و حادثه ریلی دوم که با فوت ۴۸ مسافر همراه بود، به برخورد و قطار مشهد تبریز و سمنان مشهد مربوط است.

در پنج سال گذشته هم تعداد حوادث ریلی کم نبوده اند. در همین چندماه نخست امسال نیز چند حادثه ریلی رخ داد. از جمله این حوادث می توان به حادثه قطار مشهدیزد در خرداد امسال اشاره کرد که با خروج هشت واگن، ۲۱ نفر جان باختند. خروج چرخ قطارهای زاهدان کرمان و زاهدان تهران در ماه های اردیبهشت و فروردین از دیگر حوادث امسال بود. همین رشد حوادث ریلی سبب نگرانی مسافران شده است. این حوادث، شرکت های حمل و نقل ریلی را نیز نگران کرد؛ نگرانی ای که بیش از جان به نام ارتباط داشت. تکرار این حوادث و ذکر نام شرکت های ریلی، آن ها را نگران نام و چهره برندشان کرد تا جایی که سال گذشته انجمن شرکت های ریلی در نامه ای به مدیر عامل شرکت راه آهن و معاون وزیر راه و شهرسازی خواست که در هنگام اطلاع رسانی حوادث، این اطلاع رسانی به نحوی باشد که نام شرکت ها مخدوش نشود!

شهرآرا در مجموعه گزارش های ایمنی مسیر زیارت پس از گزارش «جان های جان گیر» و «تهدید اقتصاد زیارت در فرودگاه مشهد»، این بار به وضعیت حمل و نقل ریلی و دغدغه زائران و شهروندان مشهدی در این حوزه پرداخته است.

آن طور که راه آهن آمار داده است، در چهارماه نخست امسال رکورد جابه جایی مسافر با قطار در ۱۰ سال گذشته شکسته شده است. به گفته میر حسن موسوی، مدیرعامل شرکت راه آهن، در این چهارماه ۹ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر در کشور با قطار جابه جاشده اند که به گفته او با این میزان جابه جایی رکود جابه جایی در یک دهه گذشته شکسته شده است. در این گزارش نکاهی می اندازیم به وضعیت مسیر زیارت زائران.

● جایگاه ویژه مسیر ریلی

کمبود بلیت قطار موضوعی است که تابستان امسال به ویژه در هفته های گذشته بیشتر به چشم می خورد و اکنون به دغدغه ای برای زائران تبدیل شده است. این درحالی است که مشهد و استان خراسان رضوی در حوزه حمل و نقل ریلی جایگاهی ویژه دارند و همین جایگاه، رفح چالش ها و مشکلات این حوزه را بیش از پیش مهم کرده است. در نگاهی گذرا به جایگاه استان و مشهد در حوزه حمل و نقلی می توان گفت که ۱۴۰۰ کیلومتر، معادل ۱۴ درصد از مجموع ۱۰ هزار کیلومتر ظرفیت شبکه ریلی ایران، در

محدوده خراسان رضوی قرار دارد و این استان با بیشترین سهم، رتبه نخست جابه جایی مسافر از طریق ناوگان ریلی را در کشور دارد. همچنین با توجه به اتصال خط راه آهن جمهوری اسلامی ایران به آسیای میانه از طریق خراسان رضوی و قرار گرفتن این استان در مسیر دالان های بین المللی، ۶۰ درصد حمل و نقل سالانه ریلی کالای این استان در حوزه برون مرزی، ترانزیت، واردات و صادرات صورت می گیرد، به نحوی که خراسان رضوی رتبه نخست صادرات ریلی ایران را به خود اختصاص

داده است. همچنین ۹۳ درصد از مجموع صادرات ریلی کشور از طریق گذرگاه مرزی سرخس انجام می شود.

● تبعیض کیفیت قطار برای مسیرهای مختلف برای تهیه گزارش میدانی و اینکه زائران از خدمات ارائه شده راه آهن راضی هستند یا نه، راهی ایستگاه راه آهن می شویم. وارد سالن می شویم. تابلو از ورود قطار تهران به ایستگاه مشهد و خروج قطار دیگری به مقصد بندرعباس و سرخس تا ساعتی دیگر خبر می دهد. هرچقدر به لحظات آماده شدن قطارها برای مسافرگیری نزدیک تر می شود، تعداد مسافر در انتظار نیز بیشتر می شود.

چند خانم با تعدادی چمدان در گوشه ای از سالن انتظار به تابلو چشم دوخته اند. آن طور که می گویند، مقصد آن ها سرخس است. یکی از این خانم ها که سن و سالی از او گذشته است، از وضعیت حمل و نقل ریلی راضی است و می گوید: هر بار که به مشهد آمدم، از قطار استفاده کردم. خدا را شکر هم قیمت

مناسبی دارد هم از نظر شرایط سفر مناسب است. او قیمت بلیت مشهد سرخس را ۸ هزار تومان ذکر می کند. می گوید: همه می دانند مسیر جاده ای که از مشهد به سرخس منتهی می شود، پیچ و خم زیادی دارد و از طرفی حادثه خیز است. از طرف دیگر، مسیر ریلی علاوه بر اینکه هزینه کمتری دارد، از کیفیت خوبی هم برخوردار است. اینجا می دانیم قطار رأس ساعت درج شده روی بلیت حرکت می کند، در داخل واگن ها هم تا کنون نظافت خوبی داشته و راضی هستیم. همچنین سالن انتظار راه آهن و خدمات تاکسی مقابل راه آهن خیلی خوب بود و همه چیز با قانون و نظم انجام می شد.

مقابل گفته های این خانم، نقدهای خانم جوانی است که در کنار او ایستاده است. او می گوید: من هم همیشه قطار را برای رفت و آمد به مشهد انتخاب می کنم. اما از دید من ایرادهایی وجود دارد. من هم می گویم ۸ هزار تومان برای سفر با قطار تا سرخس خوب است، اما این را هم در نظر بگیرید که قطارهایی که برای این مسیر استفاده می شود، بیشتر قطارهای قدیمی است که اگر خدای نکرده اتفاقی رخ دهد، خدا می داند چه بلایی بر سر مسافران می آید. کافی است به قطارهای مسیر سرخس و مسیر تهران نگاه کنید.

● تأخیر به قطارها رسید

کمی آن طرف تر خانمی همراه با دو دخترش روی صندلی نشسته است. چادر طرح دارش را یک طرفه روی شانه انداخته است. دو دختر کوچک نیز چادرشان را به همین سبک به سر کرده اند. به سراغشان می روم. دقایقی با آن ها گفت و گومی کنم. او که از میناب برای زیارت به مشهد آمده است، می گوید: چند روزی مشهد بودیم و امروز با کاروانی که آمدم، راهی میناب هستیم. میناب ایستگاه قطار ندارد. برای همین همه اعضای کاروان از میناب به بندرعباس آمدند و از آنجا راهی مشهد شدیم.

او در ادامه گفته هایش از تأخیر قطار گله می کند و می گوید: آن طور که روی بلیت زده اند، مسیر قطار بندرعباس به مشهد حدود ۱۸ ساعت است، اما قطاری که ما با آن آمدم، دو ساعت دیرتر به مشهد رسید. هجده ساعت در قطار بودن برای مسافری که از بندرعباس راهی مشهد شده، سخت است. حالا به این ساعت ها تأخیر هم اگر اضافه شود که بیشتر از قبل آزادهنده می شود. وقتی توقف قطار داخل یکی از ایستگاه ها طولانی شد، از مسئول واگن علشان را پرسیدم. گفتند یکی از قطارها خراب شده است و تا خارج شدنش از مسیر باید صبر کنیم.

● گشتیم نبود، نگرد نیست

خرید بلیت قطار یکی دیگر از دغدغه های مسافران منتظر در ایستگاه راه آهن است. غزاله یکی از زائران است که تصمیم گرفته است به مراغه برود. او می گوید: بین همه شهرهایی که بلیت می فروشد، فکر کنم داستان خرید بلیت قطار برای مراغه یکی از داستان های سخت است. هر بار که از کم بودن بلیت به مراغه

گفتیم، گفتند به اندازه مسافر بلیت و خدمات ارائه می شود، اما به نظر من که خانواده ام ساکن مشهد هستند و هر چندماه در این مسیر رفت و آمد می کنم. کم است و به سختی بلیت پیدا می کنیم. موضوع خرید بلیت و نبود آن، گله زائران مسیرهای پرتردد نیز هست. عباسی از شهروندان مشهدی است که به گفته خودش به دلیل تحصیل در تهران، در این مسیر بسیار رفت و آمد می کند. آن طور که می گوید، با وجود تعداد رام های زیاد مسیر مشهد تهران، در برخی روزها حتی یک بلیت هم برای رفتن وجود ندارد. او معتقد است با گرانی بلیت هواپیمای و نیز مشکلات رفت و آمد با اتوبوس، تعداد مسافرانی که مایل اند با قطار رفت و آمد کنند، بیشتر از قبل شده است.

● جست وجوی اینترنتی بلیت

وضعیت خرید و فروش بلیت و کمبود آن در وبگاه های فروش اینترنتی بلیت قطار مشهد نیز از دیگر مشکلات است. بیشتر مسیرهای پرتردد مانند مشهد تهران تا لحظه نگارش (سه شنبه) برای پنجشنبه و جمعه تکمیل ظرفیت زده اند و تنها بلیت های موجود، تعدادی بلیت قطار اتوبوسی است.

روی یکی از وبگاه های اینترنتی دریافت آگهی، شماره تماس چندین شرکت برای تهیه بلیت قطار وجود دارد. در اولین تماس، خانمی جوابگوی تلفن است. او درباره

تهیه بلیت قطار مشهد بندرعباس در چند روز آینده، این طور پاسخ می دهد: ظرفیت همه قطارهای مسیر بندرعباس از مبدأ مشهد تکمیل است. البته بلیت هواپیمای یک میلیون و ۶۰۰ هزار تومان داریم که همین الان می توانم برای شما رزرو کنم.

اپراتور یکی دیگر از شرکت های خدمات مسافرتی که شماره آن نیز روی همین وبگاه آگهی درج شده است، برای تهیه

بلیت قطار از مبدأ مشهد به مقصد بندرعباس این طور جواب می دهد: تا هفته آینده همه ظرفیت قطارهای برای خرید بلیت بندرعباس تکمیل است. با این حال این اپراتور شرکت خدمات گردشگری پیشنهادی برای تهیه بلیت دارد: کدملی مسافران را بفرستید تا زمانی که کنسلی پیش آمد، نام را جایگزین کنم. البته از نظر قیمت کمی بیشتر خواهد بود که با توجه به وضعیت اضطراری و عجله ای که دارید، به نظر این قیمت در برابر قیمت بلیت اتوبوس مناسب است. او از قیمت صحبت نمی کند و ترجیحش بر این است که قیمت را هم زمان با اعلام کنسلی و ثبت شماره ملی برای خرید بلیت اعلام کند.

● دغدغه قطعه

برخی کارشناسان کمبودهای بلیت را به فرسودگی و از رده خارج شدن بخشی از ناوگان ارتباط می دهند. درباره اینکه این اظهار نظر چقدر به واقعیت نزدیک است، با یکی از مهندسان تعمیرات لوکوموتیو ارتباط می گیریم. گپ و گفتمان با او درباره فرسودگی ناوگان ریلی است. او برخلاف کارشناسان حوزه حمل و نقل معتقد است که فرسودگی ناوگان ریلی



عکس: محمد حسن عسکری/شهرآرا

آن طور که گفته می شود، نیست و وضعیت دیزل های کشنده قطار، مناسب است. او می گوید که دیزل های مسافری از نوع دیزل های ساخت کشور آلمان است و از نظر عمر خدمات مفید هنوز می تواند در ناوگان فعال باشد. او به شرکت های فعال ایرانی مانند پارس واگن برای ساخت واگن های قطار نیز اشاره می کند که به گفته او توانسته است بخشی از نیازهای ناوگان ریلی کشور را تأمین کند. این مهندس تعمیرات لوکوموتیو، مشکلات ریلی را به کمبودهای حوزه قطعات ارتباط می دهد. می گوید: تعدادی از دیزل ها و حتی سالن ها به دلیل نبود برخی قطعات از حوزه فعالیت خارج می شود. همین موضوع در تأخیرها و کمبودها برای جواب دهی به نیاز مسافران مؤثر است.

به گفته او، تحریم ها دلیلی بر خواب بخشی از ناوگان ریلی است و در این باره باید تا رسیدن قطعه با واسطه کشورهای دیگر منتظر ماند.

این مهندس تعمیرات لوکوموتیو درباره تولید این قطعات در داخل کشور نیز می گوید: برخی قطعات هنوز تولید داخل ندارند. درباره قطعاتی که تولید داخلی دارند نیز باید بگوییم که هنوز نتوانسته اند کیفیتی مناسب داشته باشند. به عبارت دیگر، قطعه اصلی پنج سال روی ناوگان فعال است و کار می کند، اما برخی قطعات داخلی ممکن است یک سال جوابگو باشند. اگر همین تولیدات را به سمت کیفی ببریم، قطعا بخش عمده چالش های حمل و نقل ریلی و کمبودها، برطرف می شود.

● قطار برقی مشهد تهران لنگ اعتبار نفتی حدود یک دهه است که مسئولان درباره حلود برقی مشهد تهران وعده هایی داده اند. اما این وعده ها در حد همان حرف بوده و اتفاق خاصی رخ نداده

است. اما باز دوباره مسئولان بنا دارند برای این پروژه طرحی نو دراندازند که نام جدیدش «قطار سریع السیر مشهد تهران» است، طرحی که معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان رضوی از راه اندازی آن به عنوان یکی از طرح های اولویت دار استان یاد می کند و می گوید: این پروژه با طرح برقی کردن قطار مشهد تهران متفاوت است. راه اندازی قطار برقی تهران مشهد منتفی شده. اما پروژه قطار سریع السیر در برنامه های استان جا داده شده است.

خدایی با بیان اینکه این پروژه در سفر گذشته رئیس جمهور به مشهد پیگیری شد و انجام مطالعات آن مدنظر قرار گرفت، تأکید می کند: تأمین اعتبار این طرح برعهده دولت نخواهد بود، زیرا چنین پروژه ای به رقم های سنگینی نیاز دارد که از محل هایی مانند فروش نفت تأمین خواهد شد.

اوقطار سریع السیر مشهد تهران را البر پروژه ای می خواند که در فهرست پروژه های اولویت دار خراسان رضوی است. خدایی این طور ادامه می دهد: در حال مذاکره برای جذب سرمایه گذار و همچنین به کارگیری روش های دیگر برای تأمین اعتبار آن هستیم.

#ایمنی_مسیر_زیارت

شهرآرا

SHAHRAHNEWS.IR
۴شنبه
۱۲ فروردین ۱۴۰۱
شماره ۲۹
۳۳۴۴



دغدغه

تلنگر

قطارهای ابدی



یلداهمهدوی تلخی حادثه های ریلی چنان بوده که عزای عمومی اعلام شد. آخرین بار سه ماه قبل بود، هم زمان با دهه کرامت. زمانی که زائران رضوی پس از زیارت راهی شهر یزد بودند. شدت حادثه به حدی بود که کار شناسایی پیکرها چند روزی زمان برد و در نهایت با استفاده از دی ان ای، پیکرها به خانواده های آنان تحویل داده شد.

از ابتدای امسال تا کنون سوانح ریلی متعددی رخ داده است تا جایی که برآورد کارشناسان حمل و نقل ریلی بر این است که به طور متوسط هر چهار روز یک سانحه در شبکه ریلی کشور رخ می دهد. مهدی عبدالملکی، کارشناس حمل و نقل ریلی، در گفت وگو با خبرگزاری دولت، مهم ترین دلیل تکرار این سوانح را بی انضباطی در شبکه راه آهن کشور می داند. او معتقد است که فرهنگ حاکم بر حمل و نقل ریلی تا پیش از این انتظام نهادهای نظامی را داشت. اما رفته رفته این خود انضباطی کم رنگ شد و شاکله آن به شبکه ای تبدیل شد که ارکان آن منظم کار نمی کنند. تعدادی نیز فرسودگی شبکه ریلی را دلیل و شالکه اصلی این حوادث می دانند.

اینکه چقدر این اظهار نظر می تواند دلیلی بر شکل گیری روزافزون حوادث ریلی باشد را در نگاهی گذرا به این حوادث و علل آن مرور می کنیم.

عدد

خبر

۱۸ خرداد ۱۴۰۱

ساعت ۵:۳۰ صبح خروج قطار مشهد یزد از ریل اعلام شد. سانحه قطار در نزدیکی ایستگاه مزینودر پنجاه کیلومتری طیس رخ داد. در این سانحه هشت واگن از مجموع یازده واگن این قطار از ریل خارج شدند. همچنین چهارده نفر کشته و ۱۶ نفر نیز مصدوم شدند. علت های این حادثه بدین شرح گزارش شد: رعایت نکردن سرعت مجاز به وسیله راهبران قطار مسافری، انسداد غیرمجاز مسیر حرکت قطار مسافری با بایل مکانیکی، واگذاری مسئولیت راهبری قطار به کمک لوکوموتیوران برخلاف مقررات عمومی سیر و حرکت به دست لوکوموتیوران، اعلام پایان عملیات و برچیدن ایستگاه موقت قبل از جمع آوری ادوات و تجهیزات از روی خط آهن، بی توجهی راهبران قطار به تابلوهای هشدار دهنده و یادآوری نکردن کاستن سرعت یازده کیلومتر بر ساعت از سوی مسئول ایستگاه عباس آباد.

۵ آذر ۱۳۹۵

ساعت ۷:۲۲ صبح دو قطار مشهد تبریز و سمنان مشهد حد فاصل دو ایستگاه گرداب و هفت خوان بایکدیگر برخورد کردند که در این سانحه ۴۹ نفر از مسافران جان باختند. در این حادثه، قطار مشهد تبریز به دلیل سرما ی هواویخ زدگی ترمز در فاصله پنج کیلومتری سمنان متوقف می شود و به مرکز کنترل اطلاع می دهد که چراغ برای تردد قطار هادر مسیر قرمز شود. با تغییر نوبت، مسئول کنترل که از سابقه قرمز شدن چراغ بی اطلاع بوده است، خطر ابرای حرکت قطارها سبز می کند و در پی آن قطار سمنان مشهد با قطار متوقف شده مشهد تبریز برخورد می کند.

۱۵ آذر ۱۳۹۵

قطار مسافری مشهد شیراز در ایستگاه اصفهان و در واگن مولد قطار آتش می گیرد. در نهایت و پس از یک ساعت امداد رسانی و جد اکیردن واگن مولد برق، از نفوذ آتش به دیگر واگن ها جلوگیری می شود. در این ماجرا و در پی واکنش سریع و رسیدگی به حریق، برای هیچ کدام از مسافران و مأموران ایستگاه حادثه ای رخ نمی دهد.

۷ شهریور ۱۳۹۶

ساعت ۱۸:۳۰ یکی از واگن های قطار مسافربری تهران مشهد در حوالی پل خانی آباد آتش گرفت. در جریان این حادثه و تا زمان رسیدن نیروهای آتش نشانی، دو واگن کنار آن نیز به دلیل شدت حریق، دود گرفته شد. با حضور نیروهای آتش نشانی همه مسافران این واگن ها به سلامت از واگن های آسیب دیده خارج شدند.

۲۹ بهمن ۱۳۸۲

انفجار قطار نیشابور با ۳۵۰ کشته و ۴۶۰ مجروح، بزرگ ترین سانحه راه آهن ایران است. در این حادثه بسیاری از آتش نشانان و نیروهای امدادی، نیروهای دولتی از جمله فرماندار وقت این شهرستان و اهالی محلی کشته و زخمی شدند. ساعت ۹:۳۷ صبح، ۵۱ ایستگاه واگن یاری، چهار واگن اول خالی، پنج واگن بعدی بنزین، ۱۰ واگن پنبه، یک واگن بنزین، ۹ واگن گوگرد، هفت واگن کود نیترات آمونیوم، دو واگن خالی، هشت واگن گوگرد و پنج واگن انتهایی خالی، ناگهان بدون راننده به حرکت درآمدند. به دلیل نشناختن نوع مواد در حال حمل، رعایت نکردن اصول ایمنی و استانداردهای لازم در حمل این گونه مواد و اطفای غیر تخصصی آتش نشانان، این حادثه با انفجار واگن ها همراه شد. شدت انفجار به حدی بود که چندین روستای محدوده بین ۳۰ تا ۱۰۰ درصد تخریب شدند. همان زمان اعلام شد که دوروستای کریم آباد و هاشم آباد دهنودر نیشابور ۹ تا ۱۰ درصد خسارت دیده اند. علاوه بر آن، صدای انفجار در شهرهای اطراف نیز شنیده شد. در مشهد با فاصله نود کیلومتری از محل حادثه، زلزله ای سه و نیم ریشتری ثبت شد.