



راه آهن سنندج بعد از سال‌ها با پیشرفتی در حدود ۶۰ درصد تحویل دولت سیزدهم شد و پس از آن از مهرماه سال گذشته با حرکت جهادی و تزریق اعتبارات ویژه و بهره‌گیری از ۴۵۰ نفر نیرو، ادامه کار از سر گرفته شد و پس از گذشت ۲ سال از عمر دولت سیزدهم این پروژه به بهره‌برداری رسید



عکس: ایرنا

افتتاح یک پروژه نیمه‌کاره دیگر که از دولت قبل به جا مانده بود

# صدای سوت قطار در سنندج

گزارش

سال گذشته با یک حرکت جهادی و تزریق اعتبارات ویژه و بهره‌گیری از ۴۵۰ نفر نیرو، ادامه کار از سر گرفته شد و امروز پس از گذشت ۲ سال از عمر دولت سیزدهم این پروژه بزرگ با دست‌انگشت رئیس‌جمهور به بهره‌برداری رسید. با توجه به ویژگی‌های خاص صنعت ریلی، بهره‌برداری از این پروژه ضمن ایجاد اشتغال مستقیم برای عوامل بهره‌برداری، باعث تسهیل جابه‌جایی مسافر و بار از غرب به مرکز کشور، کاهش هزینه حمل بار، رونق گردشگری و در نتیجه افزایش فرصت‌های شغلی در استان نیز خواهد شد.

رئیس‌جمهور در مراسم افتتاحیه راه‌آهن همدان - سنندج ضمن قدردانی از دست‌اندرکاران این پروژه ریلی بر اتصال آن به خطوط ریلی بین‌المللی تأکید کرد. وی با بیان اینکه افتتاح این طرح از خواسته‌های مردم بوده و باید تکمیل شود، افزود: طراحی خط ریلی از سنندج به باشماق را آغاز می‌کنیم و برنامه‌ریزی خواهیم کرد که امروز با افتتاح این خط طراحی راه آهن از سنندج تا مرز باشماق آغاز شود. وی تأکید کرد: این خط هم باید به خطوط ریلی بین‌المللی و ترانزیت متصل شود و امکان حمل مسافر و حمل بار از این طریق نیز انجام هزار میلیارد ریال است.

مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی در افتتاحیه پروژه راه آهن همدان - سنندج اظهار کرد: این پروژه یکی از محورهای اصلی مواصلاتی کشور است و با دستور رئیس‌جمهور طراحی راه آهن سنندج - باشماق را نیز آغاز می‌کنیم که این مهم تأثیر فراوانی در بخش‌های مختلف استانی و ملی دارد.

بذریاش ادامه داد: راه‌آهن همدان - سنندج یک فرصت جدید و بی‌بدیل ترانزیتی برای کشور است و طراحی ادامه این خط ریلی به سمت مرز باشماق با دستور رئیس‌جمهور آغاز می‌شود. وی با بیان اینکه ایران سرزمین فرصت‌های لجستیکی و ترانزیتی است، اضافه کرد: یکی از اصلی‌ترین رؤس فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی تکمیل راه‌های مواصلاتی اصلی است که قدرت‌آفرین است زیرا علاوه بر تولید ثروت، دسترسی مردم را بیشتر می‌کند. وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: راه آهن همدان - سنندج علاوه بر توسعه اقتصادی استان کردستان، کریدور شرقی - غربی و شمال به جنوب را به هم وصل می‌کند که ثروت ملی به شمار می‌رود. بذریاش ادامه داد: این پروژه مطالبه قدیمی مردم کردستان بوده که در دولت سیزدهم با عزم و اراده مسئولان کشوری و استانی به سرانجام رسید.

به شمار می‌رود که با بهره‌برداری از آن مراکز استان‌های کردستان و همدان به شبکه ریلی متصل می‌شود. وی افزود: طول خط آهن تهران - همدان - سنندج حدود ۴۲۰ کیلومتر است که مسیر تهران تا همدان به طول ۲۷۰ کیلومتر، به بهره‌برداری رسیده است، مسیر فاز دوم این خط ریلی از همدان به سنندج نیز ۱۵۱ کیلومتر طول دارد در سه قطعه ۶۴ کیلومتری آن در استان کردستان واقع شده است. سنندج به مرز باشماق مریان امکان بهره‌مندی از مزیت‌های ترانزیتی این محور نیز فراهم خواهد شد. اولین قطار سنندج پنجشنبه گذشته پس از بهره‌برداری از پروژه عظیم راه

به سنندج دارای هفت ایستگاه، بهار، آق بلاغ، دوسر، قروه، آونگان، دهگلان و سنندج است. وی افزود: برای اجرای این محوری توجه به اینکه اساس آن کشاورزی است، تقاطع غیرهمسطح و حدود ۲۹ دستگاه پل بزرگ احداث شده و ۳۴ هزار میلیارد ریال از منابع دولتی اعتبار هزینه شده است. وی یادآور شد: اتصال این مسیر به پایانه‌های مرزی استان اجرا نشده است و در صورت اجرای طرح اتصال سنندج به مرز باشماق مریان امکان بهره‌مندی از مزیت‌های ترانزیتی این محور نیز فراهم خواهد شد. اولین قطار سنندج پنجشنبه گذشته پس از بهره‌برداری از پروژه عظیم راه

## افتتاح‌های نمایشی در دولت روحانی

سرقت خطوط ریلی یکی از کمترین عوارض افتتاح پروژه‌های نیمه‌کاره ریلی در دولت گذشته است که برای مثال دامن راه‌آهن یزد- اقلید را گرفته؛ پروژه‌ای که ۲ سال پیش در واپسین روزهای دولت دوازدهم در یک افتتاح ویدیو کنفرانسی به مرحله افتتاح نمایشی رسید، اما هیچگاه به بهره‌برداری واقعی نرسید. اما دولت سیزدهم تأکید دارد پروژه‌های عمرانی بویژه ریلی کاملاً تکمیل و سپس به بهره‌برداری برسد. وقتی خط ریلی به اصطلاح «سرد» باشد و قطار از روی آن تردد نکند سرقت خطوط زیاد می‌شود و سارقان با استفاده از راهشده‌گی خطوط، اقدام به دزدی ادوات و ریل می‌کنند؛ پدیده‌ای که در چند سال اخیر باعث خسارت‌های جبران‌ناپذیری به خطوط ریلی کشور شده است و راه‌آهن یزد- اقلید که توسط شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل در دولت دوازدهم به افتتاح رسید، همین سرزنش را پیدا کرد. این خط آهن در مرداد ماه سال ۱۴۰۰ در روزهای پایانی دولت گذشته در شرایطی به افتتاح رسید که آماده بهره‌برداری نبود و همین حالا بعد از گذشت ۲ سال هنوز عملیاتی نیست؛ «میعاد صالحی» مدیرعامل راه‌آهن هفته گذشته با اشاره به عوارض افتتاح ناقص طرح‌های ریلی گفته بود: در دولت گذشته شاهد برخی تحویل‌ها با ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی از طرف شرکت ساخت بودیم، اما در این دولت سعی شده جلوی افتتاح‌های زود هنگام شرکت ساخت گرفته شود. راه‌آهن یزد- اقلید در دولت گذشته در یک اقدام زود هنگام با پیشرفت ۹۵ درصدی افتتاح شد، اما به تشخیص راه‌آهن به دلیل عدم نصب «ارتباطات» به بهره‌برداری نرسید؛ دولت سیزدهم با تخصیص اعتبارات تازه به ارزش ۲۵۰ میلیارد تومان در سال گذشته در تلاش است تا این خط ریلی را عملیاتی کند. میعاد صالحی مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران همچنین به خط آهن قزوین - رشت که در دهه ۹۰ افتتاح شد اشاره کرد و گفت: شرکت راه آهن سعی می‌کند برای خطوطی که احداث می‌کند، تمام استانداردها را رعایت کند و به عنوان نمونه خط آهن رشت - قزوین با سرعت ۸۰ تا ۶۰ کیلومتر بر ساعت افتتاح شد در صورتی که باید با سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت به بهره‌برداری می‌رسید. خطوط ریلی که از طریق شرکت ساخت ساخته می‌شود را در صورتی تحویل می‌گیریم که استانداردهای لازم را رعایت کنند. اسفند ماه سال ۱۳۹۰ قرارداد پروژه راه‌آهن اقلید- یزد منعقد و عملاً از سال ۹۱ ساخت این مسیر ریلی وارد فاز اجرایی شد. این محور تا سال ۱۳۹۶ حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشت و از ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ به ۹۵ درصد پیشرفت فیزیکی رسید. نهایتاً با ۱۰ سال فراز و نشیب تخصیص اعتبار در مردادماه ۱۴۰۰ با دریافت مجوز عبور موقت دوام قطار مسافری توسط حسن روحانی رئیس دولت دوازدهم افتتاح شد، بعد از آن به تشخیص شرکت راه‌آهن هیچ قطار مسافری از این مسیر عبور نکرد. ایرنا پیش‌تر در گفت‌وگو با مدیر طرح راه‌آهن اقلید- یزد در گزارشی با عنوان چرا از تردد قطار در راه‌آهن اقلید- یزد یک سال بعد از افتتاح خبری نیست، علت آن را بررسی کرد. یکی از مسئولان راه‌آهن در گفت‌وگو با ایرنا با اشاره به اینکه ظاهراً در پروژه‌های شرکت ساخت افتتاح به معنای بهره‌برداری نیست، گفت: شرکت ساخت پروژه‌ها را ناقص تحویل می‌دهد و چون شرایط کامل نیست امکان بهره‌برداری آن از سوی راه آهن وجود ندارد. در دولت سیزدهم برای پروژه یزد- اقلید مجدداً ۲۵۰ میلیارد تومان برای ۵ درصد باقی مانده از جمله هزینه سیگنالینگ، لکه‌گیری و سوزن‌بندی و تکمیل ایستگاه‌های خطوط فرعی اختصاص یافته است. وی با توضیح اینکه هزینه ساخت هر یک کیلومتر مسیر ریلی حدود ۶۰ میلیارد تومان است که بسته به توپوگرافی مسیر، در برخی پروژه‌های صعب‌العبور بیشتر هم می‌شود، گفت: هر چند گاهی افتتاح زود هنگام پروژه‌ها یا فشار نمایندگان مجلس است اما اگر شرکت ساخت از ابتدا طرح‌های زیرساختی را با نگاه بهره‌برداری بسازد یا احداث خطوط هم مثل بهره‌برداری به شرکت راه آهن داده شود، سازنده و بهره‌بردار یکی شده و طرح‌های ملی در شرایط واقعی و نه نمایشی به بهره‌برداری می‌رسد.