ایران

لرستان با سیل دست و پنجه نرم می‌کند



گروه استان‌ها | بارندگی‌های شدید و وقوع سیلاب در لرستان، خسارت‌های گسترده‌ای به زیرساخت‌های ارتباطی و خدماتی این استان وارد کرد. رانش زمین، ریزش کوه و طغیان رودخانه‌ها، راه ارتباطی ۱۷۰ روستا را مسدود و برق ۹۰ روستا را قطع کرد و علاوه بر اینکه ده‌ها واحد مسکونی دچار آبگرفتگی شد؛ شبکه گاز و خطوط ریلی نیز از پیامدهای این حوادث در امان نماند.

■ انسداد راه ارتباطی ۱۷۰ روستا

شدت بارندگی‌ها در مناطق کوهستانی لرستان موجب جاری شدن رواناب‌ها، انتقال رسوبات و گل‌ولای به جاده‌ها و رانش زمین در محورهای روستایی شد.

بنا بر اعلام احسان کرم‌زاده، سرپرست معاونت هماهنگی امور عمرانی استانداری لرستان، راه ارتباطی ۱۷۰ روستا در دو منطقه پاپی خرم‌آباد و زز و ماهرو الیگودرز مسدود شده است.

گفتنی است محور اصلی خرم‌آباد ـ سپیددشت نیز بر اثر شدت رواناب‌ها برای مدتی با اختلال مواجه و با تلاش نیروهای راهداری بازگشایی شد.

■ آبگرفتگی منازل

سیلاب علاوه بر تخریب و انسداد راه‌های ارتباطی، خسارت‌هایی به واحدهای مسکونی نیز وارد کرده است. در شهر سپیددشت، آب وارد ۷۰ واحد مسکونی شد که نیروهای امدادی برای تخلیه آب و رسیدگی به وضعیت ساکنان به‌سرعت وارد عمل شدند.

گفتنی است نیروهای امدادی در روستاهای ده‌انار سپیددشت، ده‌نثار خرم‌آباد، زیرتنگ دورود، کرکیخان بروجرد و مناطق مختلف الیگودرز همچنان در حال عملیات امدادرسانی هستند.

■ قطع برق ۹۰ روستا و آسیب به شبکه گاز

یکی دیگر از پیامدهای سیلاب، اختلال گسترده در شبکه توزیع برق لرستان بود. بر اساس گزارش استانداری لرستان، برق ۹۰ روستا در مناطق پاپی و زز و ماهرو قطع شد و تلاش برای بازگرداندن برق به تمامی روستاها ادامه دارد. این در حالی است که در برخی مناطق، شکستگی تیرها و دکل‌های برق موجب خاموشی شده و رانش زمین نیز دسترسی نیروهای فنی برای تعمیر شبکه را دشوار کرده است.

شبکه گاز نیز از خسارت‌های سیلاب بی‌نصیب نماند و آسیب به خطوط انتقال و توزیع گاز در منطقه پاپی، موجب قطع گاز هفت روستا با حدود ۳۰۰ مشترک شد.

■ خسارت به راه‌آهن و توقف قطارها

بارندگی‌های شدید و ریزش کوه، حمل‌ونقل ریلی در محور شمال به جنوب کشور را نیز مختل کرد. در محدوده سپیددشت تا تنگ هفت، ریزش سنگ و کوه در پنج نقطه موجب توقف حرکت قطارها و گرفتار شدن مسافران در ایستگاه تله‌زنگ شد.

در پی این حادثه ۴۴ دستگاه اتوبوس و میدل‌باس به ایستگاه راه‌آهن دورود اعزام شدند و هزار و ۲۶۴ مسافر به شهرهای اندیمشک، اهواز، دزفول و خرمشهر انتقال یافتند.

■ خسارت به روستاهای الیگودرز و بروجرد

در شهرستان الیگودرز نیز سیلاب راه ارتباطی ۱۹ روستا را مسدود و برق هفت تا هشت روستا را قطع کرد. طغیان رودخانه زز و افزایش حجم آب، نگرانی‌هایی درباره خسارت به مزارع پرورش ماهی در حاشیه این رودخانه ایجاد کرده است.

همچنین بارش برف در ارتفاعات این شهرستان، گردنه گله‌بادوش در محور الیگودرز ـ شول‌آباد را سفیدپوش کرد.

در بروجرد نیز ۶ روستای اسلام‌آباد، قلعه‌نو حکیمی، ورکوه، کناروند، تنگه محمد حاجی و کپر جودکی در معرض خطر آبگرفتگی و سیلاب قرار گرفتند و به دلیل احتمال رانش زمین، دستور تخلیه روستای تنگه محمد حاجی صادر شد.

■ خسارت‌های نهایی نامشخص است

گزارش‌های اولیه همچنین از آسیب به تعدادی از منازل مسکونی و تلف شدن دام‌ها در مناطق پاپی و زز و ماهرو حکایت دارد؛ با این حال، میزان نهایی خسارت‌ها هنوز مشخص نشده است.

روایت یک پروژه ملی که هنوز یک قطعه سخت آن باقی مانده است

«تهران ـ شمال» جاده‌ای که ۳۰ سال در راه است



گروه استان‌ها | آزادراه تهران ـ شمال از سال ۱۳۷۵ وارد مرحله اجرای رسمی شد و قرار بود در مدت کوتاهی به پایان برسد؛ حالا پس از عبور از ۹ دولت دو منطقه آن به بهره‌برداری رسیده اما قطعه سوم همچنان سخت‌ترین بخش پروژه باقی مانده است و در این میان، مردم غرب مازندران هزینه تأخیر این پروژه را با ساعت‌ها ماندن در ترافیک، افزایش مصرف سوخت، استهلاک خودرو و آسیب به کسب‌وکارهای محلی می‌پردازند.

■ ۳۰ سال از نخستین کلنگ تا وعده‌ای تازه

برای مسافری که در تعطیلات تابستانی یا نوروزی از تهران راهی شمال می‌شود، ترافیک جاده چالوس اتفاق تازه‌ای نیست. صف خودروها، توقف‌های چندساعته، حرکت لاکپشتی در محدوده‌های پرتردد و بازگشت‌های سنگین، بخشی از تجربه تکرارشونده سفر به غرب مازندران شده است و پشت این ترافیک اما فقط یک جاده شلوغ نیست؛ پروژه‌ای وجود دارد که قرار بود بخشی از همین گره را باز کند.

آزادراه تهران ـ شمال در سال ۱۳۷۵ به بنیاد مستضعفان واگذار شد و قرار بود در مدت چند سال ساخته شود اما پروژه‌ای که بنا بود در ابتدای دهه ۸۰ به پایان برسد، وارد دهه‌های بعد شد و هر دولت بخشی از مسیر را تحویل گرفت و وعده‌ای تازه برای ادامه کار داد.

این آزادراه ۱۲۱ کیلومتری در چهار منطقه طراحی شد که منطقه یک در اسفند ۱۳۹۸ به بهره‌برداری رسید، منطقه چهار نیز سال‌هاست مورد استفاده قرار دارد و منطقه دو نیز به‌صورت مرحله‌ای تکمیل شد و باند شرقی آن در ۱۷ شهریور ۱۴۰۴ به بهره‌برداری رسید، اما مسئله اصلی یعنی همان قطعه سوم و بخش سخت و پرهزینه‌ای که اتصال کامل آزادراه به غرب مازندران بدون آن ممکن نیست هنوز حل نشده است.

■ فهرست بلندوعده‌ها

آزادراه تهران ـ شمال فقط به دلیل طولانی شدن زمان ساخت مشهور نشده؛ این پروژه به یکی از نمادهای وعده‌های عمرانی چند دولت تبدیل شده است.

در سال‌های مختلف، تاریخ‌های متعددی برای تکمیل بخش‌های مختلف اعلام شد. محمدباقر نوبخت درباره باند رفت منطقه دو، حدود پنج سال پیش وعده داده بود این بخش تا پایان دولت دوازدهم به بهره‌برداری برسد؛ پس از آن وعده‌های دیگری برای پایان کار تا سال ۱۴۰۱ و سپس زمان‌های جدید مطرح شد.

در سال ۱۴۰۲ نیز همزمان با افتتاح بخش جدیدی از آزادراه، از آغاز عملیات مربوط به ادامه مسیر و قطعه سوم سخن گفته شد اما با این حال، قطعه سوم همچنان به‌عنوان دشوارترین بخش پروژه باقی مانده است. حالا در تازه‌ترین برنامه، مدیرعامل آزادراه تهران ـ شمال گفته در صورت تأمین منابع مالی، قطعه سوم می‌تواند طی ۶ سال ساخته شود یعنی به زبان ساده پس از حدود سه دهه وعده پروژه از «افتتاح» به «ساخت در ۶ سال آینده» رسیده است.

■ ترافیک فقط صف خودرو نیست

اگر آزادراه تهران ـ شمال را فقط یک پروژه عمرانی بدانیم، تأخیر آن را هم می‌توان صرفاً یک تأخیر عمرانی تلقی کرد؛ اما ماجرا برای مردم غرب مازندران چنین نیست.

هر بار که محورهای ورودی مازندران در تعطیلات قفل می‌شوند، آثار ترافیک از جاده فراتر می‌رود. خودروها ساعت‌ها در مسیر می‌مانند، مصرف سوخت بالا می‌رود، استهلاک خودرو افزایش پیدا می‌کند، تصادف‌ها و سوانح احتمالی بیشتر می‌شود و برنامه سفر هزاران خانواده تغییر می‌کند.

در چنین شرایطی، زمان دیگر یک عدد روی تابلوهای جاده‌ای نیست؛ زمانِ از دست رفته مردم است.

خانواده‌ای که قرار بود چند ساعت بعد به مقصد برسد، ممکن است بخش مهمی از روز خود را در خودرو بگذراند. برای مسافر یک بار اتفاق افتادن این وضعیت شاید یک خاطره بد باشد اما برای ساکنان منطقه، رانندگان، صاحبان واحدهای خدماتی، حمل‌ونقل عمومی و کسب‌وکارهای وابسته به جاده، ترافیک می‌تواند بخشی از زندگی روزمره باشد.

■ هزینه‌ای که دیده نمی‌شود

ترافیک با هزینه سوخت رابطه مستقیمی دارد؛ خودرویی که در مسیر روان و با سرعت مناسب حرکت می‌کند با خودرویی که مدام ترمز می‌گیرد، متوقف می‌شود و دوباره حرکت می‌کند، مصرف یکسانی ندارد. هر ساعت توقف میلیون‌ها تومان هزینه مستقیم و غیرمستقیم برای مجموعه بزرگی از خودروها ایجاد می‌کند؛ البته میزان دقیق این هزینه به تعداد خودروها، مدت توقف، نوع خودرو و قیمت واقعی سوخت بستگی دارد.

در همین راستا یکی از اهداف اصلی ساخت آزادراه، کاهش زمان سفر و مصرف سوخت بوده و درباره منطقه دو، میزان صرفه‌جویی سالانه سوخت حدود ۷/۵ میلیون لیتر اعلام شده است.

در برآوردهای قدیمی‌تر نیز برای تکمیل کل آزادراه، کاهش قابل توجه زمان سفر و صرفه‌جویی سالانه در مصرف سوخت پیش‌بینی شده بود.

■ غرب مازندران با ترافیک زندگی می‌کند

برای شهروندی که در تهران زندگی می‌کند، ترافیک جاده چالوس ممکن است معطلی یک سفر تفریحی باشد اما برای مردم غرب مازندران، جاده فقط مسیر سفر نیست. کسب‌وکارهای محلی، حمل‌ونقل کالا، امدادرسانی، تردد روزانه، گردشگری و دسترسی به خدمات، همه به شبکه راه وابسته‌اند.

وقتی مسیر اصلی در تعطیلات قفل می‌شود، آثار آن می‌تواند تا داخل شهرها و روستاهای اطراف نیز امتداد پیدا کند. خودروهایی که باید از یک مسیر عبور کنند در نقاط گلوگاهی متوقف می‌شوند و ترافیک به شبکه محلی سرریز می‌کند.

از سوی دیگر، گردشگری در غرب مازندران همزمان هم از ترافیک سود می‌برد و هم آسیب می‌بیند. افزایش تعداد مسافر، درآمد ایجاد می‌کند اما وقتی ظرفیت راه پاسخگوی حجم خودرو نباشد، کیفیت سفر پایین می‌آید و فشار بر زیرساخت‌های شهری، محیط زیست و خدمات محلی افزایش پیدا می‌کند.

■ پروژه‌ای که هر سال گران‌تر می‌شود

یکی از مهم‌ترین تبعات طولانی شدن پروژه، افزایش هزینه ساخت است.

در مورد قطعه سوم، فاصله ارقام اعلام شده در سال‌های مختلف نشان می‌دهد تأخیر فقط تقویم پروژه را تغییر نداده؛ هزینه اجرای آن نیز به‌شدت افزایش یافته است.

در سال ۱۳۹۷ هزینه ساخت قطعه سوم حدود ۷ هزار میلیارد تومان اعلام شد، اما در سال ۱۴۰۴ برآورد هزینه این قطعه به حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رسید؛ رقمی که نشان‌دهنده افزایش بیش از ۲۰ برابری هزینه برآوردی در کمتر از هفت سال است.

در گزارش دیگری، نیاز مالی برای ساخت بخش باقیمانده مسیر حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومان اعلام شده است البته مقایسه این ارقام بدون در نظر گرفتن تورم، تغییر نرخ ارز، تغییر قیمت مصالح، دستمزد و تغییر مشخصات فنی پروژه، تصویر کاملی ارائه نمی‌دهد، اما یک واقعیت روشن است؛ هر چه پروژه بیشتر طول بکشد، تأمین مالی آن دشوارتر و اجرای آن گران‌تر می‌شود البته باید به آن هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی تأخیر نیز افزوده شود!

■ قطعه سوم؛ گلوگاه ۴۷ کیلومتری

قطعه سوم از پل زنگوله تا محدوده مرزن‌آباد امتداد دارد و یکی از پیچیده‌ترین بخش‌های مسیر است. بخش زیادی از مسیر در دل کوهستان قرار گرفته و ساخت تونل‌ها و پل‌های متعدد، عملیات را دشوار و پرهزینه کرده است.

در برنامه جدید ۸ کیلومتر ابتدایی منطقه سوم در اولویت قرار گرفته و هدف این است که دست‌کم گلوگاه سیاه‌بیشه مدیریت شود. طبق اعلام مدیرعامل آزادراه، در ادامه نیز یک تونل حدود ۱۱ کیلومتری پیش‌بینی شده که از بحرانی‌ترین بخش‌های پروژه از نظر زمان اجرا خواهد بود.

رئیس بنیاد مستضعفان نیز در مرداد ۱۴۰۵ هزینه ساخت قطعه سوم را حدود ۲ میلیارد دلار اعلام و بر دشواری‌های فنی، دسترسی، انتقال مصالح و عملیات حفاری این قطعه تأکید کرد.

بنابراین نمی‌توان انتظار داشت قطعه سوم مانند یک پروژه معمولی جاده‌ای ساخته شود، اما سخت بودن پروژه نیز نمی‌تواند پاسخ کاملی برای یک پرسش سه‌دهه‌ای باشد که چرا پروژه‌ای با این اهمیت، طی این سال‌ها به یک برنامه زمان‌بندی پایدار و قابل سنجش نرسیده است؟

■ استهلاک مردم

در نهایت، داستان آزادراه تهران ـ شمال فقط داستان تونل، پل، اعتبار و پیمانکار نیست.

پشت هر سال تأخیر، مسافرانی هستند که ساعت‌ها در ترافیک می‌مانند، رانندگانی که سوخت بیشتری مصرف می‌کنند، خودروهایی که استهلاک بیشتری پیدا می‌کنند، نیروهای امدادی که در مسیرهای پرترافیک با دشواری بیشتری حرکت می‌کنند و کسب‌وکارهایی که باید خود را با نوسان شدید تردد در محورهای مواصلاتی وفق دهند.

برای مردم غرب مازندران، مسئله حتی فراتر از سفرهای نوروزی و تعطیلات است. کیفیت راه ارتباطی با تهران و البرز بر کیفیت زندگی، گردشگری، تجارت و دسترسی به خدمات اثر مستقیم دارد.

■ پایان وعده‌ها

آزادراه تهران ـ شمال دیگر فقط یک پروژه عمرانی نیست؛ آزمونی برای نحوه مدیریت پروژه‌های بلندمدت کشور است.

پروژه‌ای که در سال ۱۳۷۵ آغاز شد و قرار بود در مدت چند سال به پایان برسد، اکنون وارد چهارمین دهه خود شده است. در این فاصله، دولت‌ها تغییر کرده‌اند، مدیران آمده و رفته‌اند، هزینه ساخت چندین برابر شده و وعده‌ها نیز بارها جابه‌جا شده‌اند.

امروز وعده تازه این است که قطعه سوم، در صورت تأمین منابع، طی ۶ سال ساخته می‌شود،

اما این بار شاید آنچه مردم نیاز دارند، نه یک تاریخ افتتاح تازه، بلکه یک برنامه شفاف با زمان‌بندی مرحله‌ای، منابع مالی مشخص، میزان پیشرفت قابل اندازه‌گیری و گزارش عمومی درباره انحراف از برنامه باشد.

چون برای مردمی که ۳۰ سال منتظر مانده‌اند، دیگر «به‌زودی» یک زمان نیست.

آن‌ها تاریخ می‌خواهند؛ تاریخی که اگر دوباره عقب افتاد، کسی نتواند هزینه تأخیر را فقط به گردن پیچیدگی کوه و تونل بیندازد.

■ ترافیک؛ نتیجه سال‌ها تأخیر

به درازا کشیدن این پروژه‌ها بارها صدای نمایندگان مردم تهران و حتی شمال کشور را درآورده است؛ چنان‌که نماینده غرب مازندران با انتقاد از تعلل وزارت راه در تکمیل آزادراه شمال گفت: ترافیک، نتیجه سال‌ها تأخیر است. سید شمس‌الدین حسینی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با انتقاد از ادامه ترافیک‌های سنگین در محورهای غرب مازندران، اظهار کرد: تا زمان تکمیل آزادراه تهران ـ شمال، این معضل همچنان پابرجا خواهد ماند و مردم هزینه تأخیر در اجرای پروژه‌های راه‌سازی را می‌پردازند.

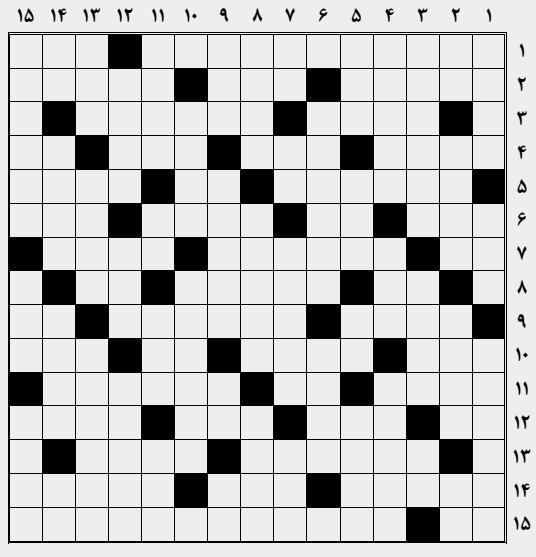
نماینده مردم تنکابن، عباس‌آباد و رامسر در مجلس شورای اسلامی با اشاره به ترافیک‌های مکرر محور کندوان و مسیرهای منتهی به غرب مازندران بیان کرد: ترافیک امروز جاده‌های شمال تنها یک مشکل مقطعی نیست، بلکه نتیجه سال‌ها تأخیر در تکمیل پروژه‌های راه‌سازی و آزادراه تهران ـ شمال است.

وی افزود: بخشی از قطعات این آزادراه در سال‌های گذشته به بهره‌برداری رسیده، اما قطعات باقیمانده هنوز تکمیل نشده‌اند و تا زمانی که این پروژه به صورت کامل افتتاح نشود، ترافیک سنگین در محورهای غرب استان ادامه خواهد داشت.

نماینده مردم تنکابن، عباس‌آباد و رامسر در پایان تأکید کرد: ادامه وضعیت موجود به معنای اتلاف وقت، انرژی و سرمایه مردم است و دولت باید هر چه سریع‌تر پروژه‌های راهبردی غرب مازندران را به سرانجام برساند.

جدول ۹۵۶۴

طراح: محمدرضا علی‌زاده zadehalireza@gmail.com



افقی

۱. کارگردان فیلم‌های سه‌گانه بازگشت به آینده ـ برادر گراز ۲. نام پسرانه مازندرانی ـ گودال استوانه‌ای که برای استخراج آب یا نفت حفر می‌کنند ـ دبیرکل ژاپنی سابق آژانس بین‌المللی انرژی اتمی ۳. دیدن ـ حلوای جنوبی ۴. کلمه اشاره به دور ـ شهر بادگیرها ـ غزال ـ حرف همراهی ۵. شهری در خوزستان ـ سرای مهر ـ سر دواندن ۶. فوری ـ گوشت ترکی ـ دلباخته ـ از نام‌های حضرت معصومه(س) ۷. باران اندک ـ مصنوع شیمیایی مورد استفاده در ساخت ظروف غذاخوری ـ مهره‌ای قدرتمند در شطرنج ۸. نیم‌تنه مردانه ـ هودج ـ سست ۹. ظرف نگهداری مایعات ـ از علوم انسانی ـ دشنام دادن ۱۰. مردن ـ تپه خاکی یا شنی و خاکی ـ پوشش ستور ـ پیش‌درآمد گداز ۱۱. پله اتوبوس ـ ۱۰۰ مترمربع ـ شک فراوان به دیگران داشتن ۱۲. سودای ناله ـ اسب چاپار ـ واحد شمارس قند ـ کلمه پرسش ۱۳. از هم پاشیدگی ـ تلفظ فرنگی نام مریم ۱۴. کشور آسیایی به مرکزیت «وین‌تیان» ـ زینت ناخن ـ خراب شده ۱۵. دانه معطر ـ لقبی که به هویج داده‌اند

عمودی

۱. از ملزومات طبخ آش ـ کمانگیر باستانی ـ نامه‌نگاری ۲. ۱۰۰ مترمربع ـ تونل زیردریایی میان انگلیس و فرانسه ـ غلاف فلزی فشنگ ـ خاندان ۳. خوراکی از اسفناج، ماست و سیر ـ اجرای حرکات نمایشی در کاراته ـ صوت ندا ۴. بیخ گیاه ریواس ـ واحد طول ـ بیچاره ۵. خواهر و برادر اصلی ـ موی گردن شیر ـ از اوراق بهادار ـ بهتر ۶. آوای ساعت ـ شیشه آزمایشگاهی ۷. گرفتنی از خلافکار ـ به دنیا آوردن ـ همسایه ـ میوه تلفنی ۸. حافظه سخت رایانه ـ بیمارپرسی ـ نقیض حرام ۹. دیرینه ـ رودخانه پرآب اروپایی ـ حرف تکراری ـ چه‌وقت؟ ۱۰. کفش لاستیکی ـ عدد ترتیبی بعد از هفدهم که بهتر است با این املا به کار نرود ۱۱. سیاهی جسمی که در مقابل منبع نور روی سطحی بیفتد ـ پرنده تنهای لب آب ـ بخش نخستین نام پادشاهان سلجوقی ـ برچسب تجاری کالا ۱۲. مشروط و وابسته ـ نازیبا ـ مستبد ۱۳. مظهر پاکی ـ سنگواره ـ اتحادیه کارگری ۱۴. زبان گنجشک ـ احسن ـ پروتئین گیاهی ـ سودای ناله ۱۵. قصور در انجام وظیفه ـ رنگ طبیعت ـ میازار ... که دانه‌کش است

حل جدول

