

شاهکار مهندسی دولت نهم: راه آهن یکبار مصرف

داستان راه آهن اصفهان- شیراز داستانی است نسبتاً قدیمی که مقدمات طراحی آن از دولت سازندگی آغاز و در اواخر دولت اصلاحات عملیاتی شد. به هر حال در دولت نهم اجرای این پروژه با افت و خیزهای متعدد و متنوع به پیشرفت و در فروردین ماه سال ۱۳۸۸ در حالی که پروژه پیشرفتی کمتر از ۷۰ درصد داشت، از سوی رییس دولت نهم وعده داده شد که «من از طرف مسوولین استانی و وزارت راه قول می دهم که زائرینی که برای مراسم ارتحال امام خمینی به تهران می آیند، بتوانند از قطار استفاده نمایند.» بدیهی است که این وعده کلیه کارشناسان و اهل فن را در تعجب فروبرد.

و البته برخلاف پیش بینی کارشناسان، این وعده با شاهکار مهندسی دولت نهم محقق شد، اما

.....

بالاخره قطار شیراز به اصفهان و تهران در تاریخ ۸۸/۳/۱۳ از محلی که به زحمت می توان آن را «شیراز» نامید با حضور معاون اول رییس جمهور، استاندار فارس و امام جمعه شیراز به حرکت درآمد.

اما در این زمینه دو نکته بسیار کوچک (و احتمالاً بی اهمیت) نیز وجود داشت که عبارتند از:

۱- طی مسیر ۹۰۰ کیلومتری شیراز به تهران که با اتوبوس در حدود ۱۲ ساعت و با اتومبیل شخصی حدود ۹

ساعت به طول می انجامد، با توجه به ویژگی های منحصر به فرد راه آهن ویژه دولت نهم در حدود ۲۴

ساعت به طول انجامید. ضمناً لازم به ذکر است که مسیر شیراز- آبادیه (محدوده بهره برداری شده در

یکساله اخیر) که با اتوبوس زمانی در حدود «۴ ساعت» برای طی آن مورد نیاز است، در مدت «۱۱ ساعت»

طی شده است!!! (به روزنامه خبر جنوب مورخ ۸۸/۳/۱۶ مراجعه شود)

پس از عبور قطار از روی راه آهن ویژه دولت نهم که به درستی از سوی کارشناسان به عنوان «**راه آهن یکبار مصرف**» نام گذاری شده است، کلیه ابنیه فنی پروژه نابود شده است و لازم است با هزینه های قابل توجه (علاوه بر هزینه هنگفت ساخت راه آهن) کلاً تخریب شده و مجدداً از ابتدا ساخته شود. در ادامه تصاویری از این شاهکار مهندسی پس از عبور قطار ارائه شده است. لازم به ذکر است که براساس خبر درج شده در روزنامه خبر جنوب مورخ ۸۸/۳/۱۷ عبور قطار از روی این راه آهن تا اطلاع ثانوی ممنوع است.



تصویری از تراورس های بتنی پس از عبور قطار - ذکر این نکته ضروری است که براساس استانداردها، بروز ترک های بسیار خفیف در تراورس ها پس از گذشت حداقل ۱۰ سال قابل پذیرش است. اما این پروژه ره صد ساله را یک ساعته طی نموده است.



تصویری دیگر از تراورس‌های بتنی پس از عبور قطار



و این نتیجه این شاهکار مهندسی- به حق این دولت توان «مدیریت جهانی» را داراست.



این نیز دلیل اتفاقات رخ داده. به خودنویس قرار گرفته در زیر تراورس دقت کنید. لازم به ذکر است که نه تنها عملیات کوبیدن بالاستها صورت پذیرفته است، بلکه حتی بالاستریزی نیز ناقص انجام شده است.



موج سینوسی افقی ایجاد شده در ریل پس از عبور قطار - لازم به یادآوری است که این تصویر، راه آهنی متروکه از سدهای پیشین را نشان نمی‌دهد و نشانگر شاهکار مهندسی دولت نهم است تنها یک ساعت پس از افتتاح!!!!



و این نیز موج سینوسی قائم ایجاد شده. البته لازم است به شما اطمینان داده شود که کلیه مسافرین قطار عبور کرده از این مسیر سالم به مقصد رسیده‌اند و جای هیچ نگرانی نیست.



«رقص ریل‌ها» نمونه‌ای از نشاط در دولت نهم



تراورس‌ها در این بخش به علت سستی بیش از حد بستر در بالاست‌ها فرورفته و کاملاً از ریل فاصله گرفته‌اند.

به خودنویس قرار گرفته در میان ریل و تراورس توجه نمایید..... تنها یک قطار!!!



و البته ایستگاه راه‌آهن بسیار با شکوه شیراز در زمان بهره برداری از راه آهن



این هم یکی از پل‌های واقع در مسیر. البته قطار از روی این پل رد نشده است. بلکه مسافرین بخشی از مسیر را

به وسیله اتوبوس طی نموده و پس از آن در میانه راه به قطار سوار شده‌اند.

از دیگر ویژگی‌های قابل ذکر این راه‌آهن می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- آخرین مرحله پیش از بهره‌برداری از مسیر راه‌آهن کنترل «سیگنالینگ» مسیر می‌باشد و جالب آن که بدانیم هفته گذشته مناقشه جهت انتخاب پیمانکار سیگنالینگ این مسیر برگزار شده است و هنوز انتخاب پیمانکار صورت نگرفته است.
- به طور معمول پس از تکمیل هر مسیر راه‌آهن، به منظور تامین ایمنی، تامدتی در حدود یک تا چند هفته لازم است از این مسیر جهت عبور بار استفاده شود، در حالی که مسیر مورد نظر با استفاده از «خانواده‌های معظم شهدا» آزمایش شد.
- مسوولین استانی همراهی‌کننده، با طولانی شدن مسیر به تدریج از قطار پیاده شده و با وسیله زمینی به ادامه مسیر پرداخته و برخی نیز به شیراز بازگشته‌اند.
- غیر از یکی از خبرنگاران روزنامه خبر، هیچ خبرنگاری حاضر به استفاده از قطار نشده است.

و به همین دلیل است که خانم رجبی به درستی جناب آقای دکتر احمدی‌نژاد (دکترای مهندسی حمل و نقل) را «معجزه هزاره سوم» (و شاید چهارم و پنجم و ...) نامیده است.

با هر رویکرد و هر نگاه، این پروژه یکی از **فجایع بزرگ مهندسی** و نیز یکی از **جنايات اقتصادی** دولت نهم است. بدیهی است با شرایط موجود کل راه‌آهن احداث شده در این محدوده باید برداشته شده و مجدداً ساخته شود. با کدام بودجه؟!!!! **این یکی از نمونه‌های کوچک نحوه هزینه‌کرد ۲۸۰ میلیارد دلار درآمد نفتی دولت نهم است.**

و سوال دیگر این است که کارکرد این پروژه چه بوده است؟ این فاجعه بزرگ اقتصادی و مهندسی **بخش بسیار کوچکی است از «پروژه تبلیغاتی جناب آقای دکتر محمود احمدی‌نژاد»** که با حقوق مردم ایران انجام می‌شود.