



ساله‌است که مسئولان کشوری و استان اصفهان در این فکر هستند که فاصله ریلی نسبتاً طولانی اصفهان تا پایتخت را که یکی از دغدغه‌های مردم این شهر، گردشگران، تجار و فعالان صنعت است کوتاه کنند تا تردد به این شهر بزرگ تسهیل شود.

به گزارش خبرگزاری تسنیم از اصفهان، نزدیک به ۴۰ سال پیش ایده راه‌اندازی قطار سریع‌السیر اصفهان- تهران شکل گرفت و توسط یک شرکت ژاپنی دنبال شد، اما بعد از مدتی این طرح مسکوت ماند.

در سال ۸۲ بار دیگر مسئولان به این فکر افتادند تا این پروژه را زنده کنند و کار احداث آن را از سر گرفتند. از سال ۸۶ مسیر حرکت قطار تعیین شد و کارهای مربوطه توسط مسئولان استانی و دولتی پیگیری شد.

این پروژه در دولت دهم آغاز شد و قرار بود در سال ۸۹ به بهره‌برداری برسد، اما با گذشت ۵ سال و روی کار آمدن دولت یازدهم پروژه مورد بازنگری قرار گرفت و در اسفند ۹۳ توسط رئیس‌جمهور یکبار دیگر گلنگ‌زنی شد.

بر اساس برآوردها این پروژه به طول ۴۱۰ کیلومتر ساخته می‌شود که طول مسیر حدفاصل تهران تا قم ۱۶۴ کیلومتر و قم تا اصفهان ۲۴۴ کیلومتر خواهد بود.

بر همین اساس مقرر شد با راه‌اندازی این خط آهن با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، زمان سفر بین تهران تا اصفهان به دو ساعت کاهش یابد، جالب اینجاست که این پروژه تا کنون بیش از ۲ بار آغاز عملیات اجرایی خود را جشن گرفته است.

ابهامات پروژه ۴۰ ساله

اما اکنون این پروژه ملی با ابهاماتی مواجه شده به نحوی که رضا ویسه، معاون هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس‌جمهوری هم دست به قلم شده و در نامه‌ای به آخوندی درباره این پروژه هشدار داده و از تعیین تکلیف نشدن بسیاری از ایرادهای اساسی مطرح شده درباره پروژه قطار سریع‌السیر تهران - اصفهان انتقاد کرده است.

اما در حالی سکاندار ساختمان دادمان افتتاح پروژه قطار سریع‌السیر تهران- اصفهان در دولت یازدهم را وعده داده که ویسه معتقد است اجرای این طرح همچنان با ابهاماتی روبه‌رو است و در صورت پیشبرد آن دولت روحانی با یک گره کور و اساسی مواجه می‌شود.

با وجود این، راه‌آهن که به تازگی مسئولیت پیشبرد این پروژه را برعهده گرفته، مدعی است که مستندات لازم درخصوص قطار سریع‌السیر تهران - اصفهان را هنوز از شرکت ساخت به صورت کامل دریافت نکرده است.

یزدانی، معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن با بیان این‌که شرکت ساخت به مرور و تکه‌ای، مستندات و اطلاعات لازم درخصوص این پروژه را به راه‌آهن ارائه داده است، گفت: هنوز بسیاری از اطلاعات لازم درخصوص این پروژه همچون مسائل زیست‌محیطی و نحوه عبور آن در دریاچه نمک را دریافت نکرده‌ایم.

به گفته وی، حدود ۲ ماه بعد از دریافت این اطلاعات می‌توان ایرادهای وارد به این طرح را که از سوی معاون هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس‌جمهوری مورد انتقاد قرار گرفته کارشناسی دقیق کرد و پاسخ روشنی به آنها داد.

اما ابراز بی‌اطلاعی در رابطه با جزئیات پروژه قطار سریع‌السیر تهران - اصفهان از سوی متولی جدید آن درحالی مطرح می‌شود که ویسه در نامه خود با انتقاد از برطرف نشدن برخی از ایرادات اساسی وارد شده به طرح، آورده است: کامل نشدن مهندسی و نقشه طرح و تغییرات مکرر در ابعاد آن، اختلاف نظر میان دستگاه‌های دخیل در پروژه در مسائل اجرایی طرح مانند تعداد ایستگاه‌ها و جانمایی آنها و سرعت قطار، مشخص نبودن نحوه عبور پروژه از دریاچه نمک و نداشتن تأییدیه زیست‌محیطی در این خصوص، مشخص نبودن نحوه تأمین اعتبار پروژه، مازاد بر فاینانس و موارد دیگر سبب می‌شود تا در صورتی که تعیین تکلیف نشوند، تبعات غیرقابل دفاعی برای دولت و وزارت راه و شهرسازی به وجود بیاید.

اما معاون جهانگیری در نامه خود از آخوندی می‌خواهد تا در این پروژه مداخله جدی، مشکلات آن را مرتفع و آخرین اقدامات انجام شده را به این معاونت ارایه کند.

قطار سریع‌السیر تهران - قم - اصفهان از کجا کلید خورد؟

قطار پرسرعت اصفهان - قم - تهران از جمله طرح‌های ملی و اولویت‌دار است که ضرورت اجرای آن از سال‌ها بسیار قبل احساس می‌شد.

مسئولان استانی و دولتی در سال ۸۲ به فکر راه‌اندازی این پروژه ملی افتادند، بنابراین طی سال ۸۶ با تعیین مسیر حرکت قطار، اقدامات لازم توسط افراد مسئول پیگیری شد.

با آغاز این طرح ملی در دولت دهم، مقرر شد که در سال ۸۹ پروژه به بهره‌برداری برسد، اما با گذشت ۵ سال و روی کار آمدن دولت یازدهم پروژه مورد بازنگری قرار گرفت و در اسفند ۹۳ یکبار دیگر توسط رئیس‌جمهور کلنگ‌زنی شد.

به این ترتیب احداث خط ریلی اصفهان- قم- تهران و اجرای طرح قطار پرسرعت از مرکز کشور تا پایتخت در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت.

تأمین اعتبار خارجی برای اجرای این پروژه در سال ۸۹ میان ایران و چین بررسی و تصویب شد، اما در طی سال‌های گذشته زیرسازي طرح در مسیر قم- اصفهان فقط حدود ۶۵ درصد پیشرفت داشته است.

پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان- تهران در دولت یازدهم از جهات فنی و حجم سرمایه‌گذاری و مسایل سیاسی که همواره با طرح‌های مهم و اساسی اصفهان پیوند خورده مواجه شد.

پس از توافق برجام، پروژه راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان عملیاتی شد و چینی‌ها نیز وارد آن شدند و پس از گشایش اسناد اعتباری، با افزایش طول مسیر و تعداد ایستگاه‌ها، در بخش اول قرارداد ۲۲ میلیارد دلار برای این پروژه در نظر گرفته شد.

اختصاص ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار اعتبار در سال ۹۴

استاندار اصفهان در آیین افتتاح پروژه بهسازی ایستگاه راه‌آهن اصفهان که اسفند سال ۹۴ برگزار شد، تکمیل طرح قطار سریع‌السیر اصفهان - تهران را یکی از دو برنامه مهم ریلی استان معرفی کرد و از اختصاص ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار اعتبار برای آن خبر داد.

وی در این آیین گفت: از ۳۰۰ کیلومتر مسیر در استان فقط احداث و آماده‌سازی ۳۰ کیلومتر آن باقی مانده که در چند ماه گذشته مناقصه مربوط به آن انجام شده است.

اما در بررسی روند اجرایی این طرح، رئیس کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی اصفهان با اشاره به اینکه قطار پرسرعت اصفهان - تهران علاوه بر ایجاد سفر ایمن برای شهروندان، می‌تواند زمینه جذب گردشگران خارجی را فراهم کند، گفت: با وجود اینکه تامین مالی پروژه از طریق فاینانس خارجی انجام می‌شود، هنوز این پروژه با مشکلاتی روبه‌رو است که اجرای پروژه را دچار نوسان کرده است.

مسعود گلشیرازی تاکید کرد: برای اجرای پروژه‌های بزرگ مانند قطار پر سرعت اصفهان - تهران، باید مطالبه‌گری در اصفهان شکل گیرد؛ زیرا بی‌توجهی به اجرای این پروژه‌ها که نقش مهمی در سلامت جامعه دارد باعث زیان و خسران مردم است.

پای ایتالیایی‌ها هم به قطار سریع‌السیر اصفهان- تهران باز شد

مجری طرح راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم- اصفهان از امضای قرارداد مشاور کارفرمای پروژه راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم- اصفهان با یک کنسرسیوم ایرانی- ایتالیایی طی سال گذشته، گفت: هزینه فاز اول این پروژه ۱,۷ میلیارد یورو برآورد شده است.

مسعود نصرآزادانی از امضای قرارداد مشاور کارفرمای پروژه راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم خبر داد و اظهار داشت: قرارداد مشاور کارفرمای این پروژه با شرکت «ایران استن» و جوینت خارجی آن که یک شرکت ایتالیایی با عنوان «ایتارسر» است، به امضا رسید.

وی با بیان اینکه این اولین قراردادی است که برای مدیریت طرح و پیشبرد پیمانکار سازنده ساخت راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم- اصفهان منعقد می‌شود، افزود: امیدواریم با عقد این قرارداد و حضور کارشناسان راه‌آهن ایتالیا و شرکت مشاور ایتارسر بتوانیم روند بررسی و تثبیت طرح‌های طرف چینی را سریع‌تر انجام دهیم و عملیات اجرایی این طرح را شتاب دهیم.

این مقام مسئول ادامه داد: قرارداد پروژه راه آهن سریع السیر تهران- قم- اصفهان به صورت طرح و ساخت است و به موازات اینکه عملیات طراحی انجام می شود، عملیات اجرایی هر کدام از بخش های که فاز طراحی آن به اتمام رسیده، شروع می شود.

وی با بیان اینکه مقدمات کار در سه جبهه حد فاصل تهران- قم، قم و اصفهان ایجاد شده است، اظهار داشت: متناسب با پیشرفت بخش های مهندسی، عملیات اجرایی در بخش ها و از جمله اصفهان در حال انجام است.

نصرازدانی با بیان اینکه در بخش گشایش ال سی که ۱،۷ میلیارد یورو یا ۱۳،۶۶ میلیارد یوان تامین شده است، ادامه داد: این رقم مربوط به فاز یک این پروژه است و همانطور که گفتیم باید طراحی کامل شود تا بتوانیم برآورد کلی طرح را داشته باشیم.

تامین اعتبار ۲،۵ میلیارد یورویی برای قطار سریع السیر اصفهان- تهران

بر اساس این گزارش در ۸ اردیبهشت امسال؛ استاندار اصفهان با اشاره به تأمین اعتبار مورد نیاز برای اجرای محور اصفهان-قم-تهران به مبلغ ۲،۵ میلیارد یورو، بر تدوین برنامه زمانبندی دقیق جهت تسریع در عملیات اجرایی این ابر پروژه تأکید کرد.

زرگرپور استاندار اصفهان در جلسه بررسی پیشرفت ابر پروژه قطار سریع السیر اصفهان-تهران که با حضور مشاوران و مسئولان پروژه و تعدادی از مدیران دستگاه های اجرایی ذیربط برگزار شد، با شنیدن گزارش مسئولان و مشاوران بر تشکیل کارگروه ویژه آزادسازی باقیمانده مسیر به ریاست معاون عمرانی استانداری تأکید کرد.

وی با اشاره به تأمین اعتبار مورد نیاز برای اجرای محور اصفهان-قم-تهران به مبلغ ۲،۵ میلیارد یورو، بر تدوین برنامه زمانبندی دقیق جهت تسریع در عملیات اجرایی این ابر پروژه تأکید کرد.

عدم اقدام خاص برای تامین اعتبار قطار سریع السیر اصفهان- تهران

نائب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس مهمترین دلیل توقف پروژه قطار سریع السیر اصفهان-تهران را در عدم تخصیص بودجه دانست، گفت: سال ها است مسئولان دولتی وعده های سرخرمن به مردم اصفهان داده اند که برای تامین اعتبار احداث این پروژه با شرکت های چینی قرارداد بسته ایم.

سید ناصر موسوی لارگانی در گفت و گو با خبرنگار تسنیم در اصفهان با بیان اینکه می توان از طریق جذب فاینانس خارجی و حتی جذب سرمایه گذاران داخلی برای جذب بودجه این پروژه ملی تلاش کرد، اظهار داشت: متأسفانه تاکنون برای احداث این طرح ملی به طور جدی اقدام خاصی نشده است.

وی در این باره که مسئولان استان خبر از تامین اعتبار ۲،۵ میلیارد یورویی برای قطار سریع السیر اصفهان- تهران داده اند، تأکید کرد: تمام اینها تاکنون وعده بوده، مقرر شده که این اعتبار تامین گردد، اما فعالیت و اقدام خاصی در این زمینه نشده است.

نماینده مردم فلاورجان در مجلس ادامه داد: هنگامی می توانیم تامین اعتبار برای احداث این پروژه ملی را باور کنیم که اقدامات اساسی قرارداد اجرایی شود و با استقرار شرکت چینی در محل طرح؛ ریل و واگن ها هم وارد کشور شده باشند.

وی با بیان اینکه سال‌ها است مسئولان دولتی برای احداث پروژه ملی قطار سریع‌السیر اصفهان-تهران وعده‌های سرخرمن به مردم اصفهان داده‌اند، افزود: اکنون چندین سال است که مسئولان همچنان به مردم وعده می‌دهند، اما متأسفانه عملیاتی نشده، زیرا جدیتی برای این اقدام وجود ندارد.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: قطار سریع‌السیر اصفهان - تهران هم با این بودجه‌های وعده‌ای به بهره‌برداری نخواهد رسید و با وضع فعلی ده‌ها سال دیگر نیز ادامه خواهد داشت.

انعقاد قراردادهای گران قیمت با خارجی‌ها / عدم خرید ریل ذوب‌آهن توسط دولت

وی بیان کرد: نمایندگان استان در مجلس شورای اسلامی همواره پیگیر این پروژه بوده‌اند؛ ضمن اینکه نامه‌نگاری لازم با جهانگیری و محمدباقر نوبخت، معاونان رئیس‌جمهور انجام شده تا تکلیف این طرح هرچه زودتر مشخص شود، اما می‌طلبد خود دولت نیز پیگیر موضوع باشد.

موسوی لارگانی با تأکید بر اینکه در کشور خودمان شرکت‌های توانمند و متخصص برای احداث و راه‌اندازی پروژه‌های بزرگ داریم، گفت: متأسفانه دولت فعلی برای احداث پروژه‌های عمرانی داخل کشور با قیمت‌های بسیار گران‌تر از هزینه‌های داخلی؛ با شرکت‌های خارجی دیگر قرارداد منعقد کرده است.

وی با بیان اینکه ذوب‌آهن اصفهان در چندین سال به دنبال خط تولید ریل بوده است، تأکید کرد: این کارخانه در ۲ سال توانسته با تکنولوژی به روز با بالاترین استانداردهای جهانی ریل مورد نیاز داخل کشور را تولید کند، اما دولت حاضر به خرید ریل ذوب‌آهن نیست.

سرازیر شدن سودهای ۳۰ درصدی واگذاری پروژه‌ها در جیب چینی‌ها

نائب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با ابراز تأسف از نابودی تولیدات داخل و اشتغال کشور، اظهار داشت: وزارت راه به‌جای حمایت از تولید ریل ملی و خرید تولیدات ذوب‌آهن اصفهان، به ورود کالاهای مشابه داخل رو آورده و همین واردات، کارخانه را در آستانه ورشکستگی قرار داده، چرا که تولیدات در شرکت انبار شده و هیچ‌گونه خریداری ندارد.

وی با انتقاد از اینکه سال‌ها است ریل از کشورهای مختلف وارد ایران می‌شود، افزود: با وجود تولید ریل ملی با بالاترین استانداردهای جهانی طی ۲ سال در ذوب‌آهن اصفهان، همچنان واردات ریل ادامه داد و حتی وزارت راه و شهرسازی حاضر نیست هیچ‌گونه قراردادی با ذوب‌آهن منعقد کند.

موسوی لارگانی اضافه کرد: برخی این پروژه‌های عمرانی که اکنون به شرکت‌های چینی واگذار گردیده با پول‌های بلوکه شده با حدود سودهای ۳۰ درصدی در جیب این چشم‌بادامی‌ها سرازیر می‌شود.

ابهام در قیمت تمام شده

آن‌گونه که یزدانی، معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن می‌گوید: هم اکنون در حال مذاکره با چینی‌ها برای انجام فاینانس این پروژه هستیم که در صورت به نتیجه‌نرسیدن به صورت مستقیم با شرکت‌های دیگر تأمین‌کننده ناوگان وارد مذاکره می‌شویم. با این حال وزارت راه پیشتر اعلام کرده بود که علاوه بر شرکت چینی با شرکت زیمنس آلمان نیز وارد مذاکره شده است.

تعیین قیمت تمام شده ساخت این خط آهن سریع‌السیر از دیگر نکات پرابهام این پروژه است که عباس آخوندی آن را مورد انتقاد قرار داده است. مهر ۹۴ بود که وزیر راه و شهرسازی در نامه‌ای به رئیس‌جمهوری و با استناد به گزارش شرکت مشاور اعلام کرد که در ساخت این خط آهن ایرادات و ابهاماتی وجود دارد از جمله این که شورای اقتصاد در اسفند سال ۸۹ مبلغ فاینانس را نزدیک به ۲۲ میلیارد یوان (۲۱,۸۸ میلیارد یوان) تعیین کرده، در حالی که برای ساخت آن ۳۸,۱ میلیارد یوان نیاز است.

آخوندی در این گزارش افزوده بود: اگر سرعت این قطار را از ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت تقلیل دهیم، مبلغ کل کار کاهش یافته و امکان تأمین مابقی مبلغ قرارداد وجود خواهد داشت.

در پی نامه آخوندی به روحانی و اعلام وی مبنی بر ارزان‌تر بودن ساخت قطار سریع‌السیر با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت نسبت به قطار با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، علی‌نورزاد، مدیرعامل سابق شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل طی نامه‌ای در تاریخ ۲ شهریور ۹۵ به آخوندی، اشتباه بودن برآوردهای شرکت مشاور را گوشزد می‌کند. اما نورزاد نظری متفاوت در این باره داشته و در نامه‌ای به آخوندی توضیح می‌دهد: براساس زیرسازی این خط آهن بر اساس سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت طراحی شده و در حال اجراست که در CREC تفاهمنامه امضا شده با شرکت چینی نتیجه هزینه اضافه‌ای بر پروژه اعمال نمی‌کند؛ ثانیاً در صورت استفاده از سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، تعداد ناوگان مورد نیاز بر اساس گزارش زیمنس از ۲۲ ست به ۲۰ ست کاهش می‌یابد که هزینه‌های خرید ناوگان با سرعت بالاتر را تعدیل می‌کند.

او در این نامه نتیجه‌گیری می‌کند که تفاوت قیمت بسیار زیادی که آخوندی در نامه خود به روحانی به آن اشاره کرده، صحت ندارد و تنها ۷ درصد تفاوت قیمت میان سامانه قطار سریع‌السیر ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت با قطار ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت وجود دارد. نورزاد در نامه خود به آخوندی به هزینه‌های ایجاد سیستم سیگنالینگ نیز اشاره می‌کند و می‌نویسد: سیستم انتخابی از نوعی است که توسعه آن برای پوشش قطار ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت هزینه چندانی ندارد.

معاون سابق وزیر راه و شهرسازی در این نامه به طور کلی تفاوت هزینه‌های ساخت خط آهن این دو نوع قطار را کمتر از ۱۰ درصد عنوان می‌کند.

با این حال گویا اختلاف‌های مالی پروژه و برآوردها همچنان ادامه دارد. ضمن اینکه رضا ویسه معاون جهانگیری در نامه‌ای به نداشتن تاییدیه‌های زیست‌محیطی در این پروژه اشاره می‌کند و اختلافات دستگاهی را یادآور می‌شود.

به گزارش تسنیم، با این اوصاف مسیر پرتدد اصفهان - قم - تهران، سفر هفتگی و حتی گاه روزانه شهروندان اصفهانی به قم و تهران و بالعکس ضرورت هرچه کوتاه ساختن این مسیر برای مسافران را بیش از پیش نمایان می‌کند، اکنون با گذشت ۱۰ سال هنوز هم بر سر دو راهی انتظار تأمین هزینه و افتتاح مانده و دولت یازدهم وعده افتتاح پروژه تا ۴ سال آینده را می‌دهند، یعنی مسافران اصفهان - تهران در سال ۱۳۹۹ می‌توانند مسیر ۴۰۰ کیلومتری دو شهر را در ۲ ساعت طی کنند.