افشره

احداث کنارگذر برای بجنورد نخستین بار در سال ۷۶ مطرح شد اما ۱۶ سال زمان لازم بود تا فقط یک باند آن زیر بار ترافیکی برود. داستان این پروژه نیمه تمام به حکایت طولانی تبدیل شد با مشکلات ریز و درشت. از تزریق قطره چکانی اعتبارات و مشکل تملک اراضی گرفته تا ضعف مفرط در اجرا و حتی بلایای طبیعی هم آن را بی نصیب نگذاشت تا این که با وجود وعده های مختلفی که هر سال مسئولان استان و کشور دادند عاقبت روبان فقط یک باند آن که باند شمالی باشد در روز ورود «محمود احمدی نژاد» و وزیر وقت راه و شهرسازی قیچی شد.
معاون هماهنگی امور عمرانی وقت استاندار در روز افتتاح پروژه با اشاره به هزینه حدود ۳۰ میلیارد تومانی این محور ۲۰ کیلومتری به رسانه ها گفت: با بهره برداری از این پروژه ۵۰ درصد از بار ترافیکی مرکز استان به خارج از این شهر هدایت شد و وعده داد که محور دوم این پروژه نیز در صورت تأمین اعتبار تا پایان همان سال (۹۲) به بهره برداری می رسد اما این اتفاق تا کنون نیفتاده است.

انتظار ۲۰ ساله برای اتمام کنارگذر شمالی

بهروز- برف پاک کن خودروها از عهده باران سیل آسا بر نمی آیند و با چنان سرعتی حرکت می کنند که ممکن است از کار بیفتند.
باران سیل آسا کنار گذر شمالی بجنورد را هم بی نصیب نگذاشته است و در روزهایی که این محور کمی شلوغ است نبود روشنایی مناسب و باران بی امان تردد را مشکل می کند.
این حال و روز کنار گذر دریک روز بارانی است.
احداث کنارگذر برای بجنورد نخستین بار در سال ۱۳۷۶ مطرح شد اما ۱۶ سال زمان لازم بود تا فقط یک باند آن زیر بار ترافیکی برود. این پروژه ناتمام به حکایت طولانی با مشکلات ریز و درشت تبدیل شد.
از تزریق قطره چکانی اعتبارات و مشکل تملک اراضی گرفته تا ضعف مفرط در اجرا و حتی بلایای طبیعی هم آن را بی نصیب نگذاشت تا این که با وجود وعده های مختلفی که هر سال مسئولان استان و کشور دادند عاقبت روبان فقط یک باند آن که باند شمالی باشد در زمان سفر هیئت دولت دهم به استان، قیچی شد.
معاون هماهنگی امور عمرانی وقت استاندار در روز افتتاح پروژه با اشاره به هزینه حدود ۳۰ میلیارد تومانی این محور ۲۰ کیلومتری به رسانه ها گفته بود: با بهره برداری از این پروژه ۵۰ درصد از بار ترافیکی مرکز استان به خارج از شهر هدایت شد و وعده داد که محور دوم این پروژه نیز در صورت تأمین اعتبار تا پایان همان سال (۹۱) به بهره برداری می رسد.

گذر مشکلات از کنار گذر جدید

از آن جایی که کارشناسان کنارگذر بجنورد را در واقع بخشی از پروژه بزرگراه «مشهد-بهشهر» ذکر کرده اند پس اهمیت تکمیل هرچه سریع تر آن واضح و مشخص است به ویژه چنانچه تأثیر آن را بر کاهش ترافیک درون شهری در روزهای پیک مسافرت در محور بجنورد- گلستان درکاسته شدن از آلودگی هوا و صوتی و نیز حوادث ناگوار ناشی از تردد خودروهای سنگین در معابر شهری مرکز استان به یاد آوریم.
با این حال، راه طولانی این پروژه تا تکمیل نهایی و نواقص فراوان طرح موجب شده است که بهره برداری از آن در عمل فواید چندانی به دنبال نداشته باشد و کمتر راننده ای ترغیب شود که از این مسیر تردد کند؛ گویا در شرایط موجود، تردد کامیون ها و اتوبوس ها نیز ممکن نیست چون این محور با دور زدن بجنورد، حتی پلیس راه این شهر را نیز دور می زند و در نتیجه خودروهای ناوگان عمومی که باید ساعت تردد آن ها در پلیس راه به ثبت برسد، به ناچار باید از مسیرهای قبلی عبور کنند.
نبود حتی یک مرکز خدماتی، رفاهی بین راهی در این مسیر نیز دلیل دیگری است که استفاده از آن را متوقف کرده است.
از ابتدای این جاده تا انتهای آن شمار خودروهای عبوری به قدری اندک است که با خود می اندیشم، مگر قرار نبود با افتتاح این کنارگذر، بخش زیادی از حجم ترافیک مرکز استان به خصوص خودروهای سنگین به این محور منتقل شود؟
این جاده با گذر از پایین دست روستاهای «علی آباد»، «باغچق» و «لنگر» و نیز گمرک استان، محدوده ای نظامی و سپس اسکلتی که زمانی قرار بود پایانه مسافربری بجنورد شود و البته شهرک گلستان، به محور بجنورد- آشخانه و نزدیک به گردنه امین ا... منتهی می شود و در تمام طول مسیر نیز تاریکی در جاده حکم فرماست.

بهره برداری بدون طی مرحله آزمایشی

به گفته یکی از نمایندگان ۵ شهرستان استان، لاین شمالی این محور در حالی به بهره برداری رسید که ۷۰ درصد آن ناتمام بود، رمپ های ورودی و خروجی و دور برگردان های آن ناقص یا آماده نشده بود و با وجود افتتاح، پلیس راه به دلیل نواقص موجود، آن را تحویل نگرفت و هم اکنون نیز بخشی از این نواقص برطرف نشده است.
«موسی الرضا ثروتی» عنوان می کند: یکی از مهمترین دلایل ناتمام ماندن این پروژه، بدهکاری دولت به پیمانکار این پروژه است و با وجود این که ۵ سال از زمان تحویل آن گذشته است هنوز به بهره برداری نرسیده است. وی عنوان می کند: ساخت دو تقاطع غیرهم‌سطح هم در ابتدای این محور در باباامان و انتهای آن در مجاورت پلیس راه نیز از علل عمده ای است که ساخت لاین جنوبی کنار گذر را با مشکل مواجه می کند زیرا اگر این دو پل ساخته نشوند خودروهای سبک و سنگین نمی توانند دور بزنند و به جاده وارد شوند. وی خاطرنشان می کند: با وجود این که این محور باید به طور آزمایشی زیر بار ترافیک می رفت اما تحویل داده شد که تخلف بود و طی نشدن دوره آزمایشی دوساله بهره برداری از این محور هم مشکلاتی ایجاد می کند که باید به آن ها توجه شود.
وی ادامه می دهد: از نقایص این محور دیده نشدن محلی برای توقف خودروها هم هست و هم چنین فراهم نبودن شرایط نظارت نیروی انتظامی به خصوص پلیس راه در مسیری طولانی که قرار است حجم بالای ترافیک کمربندی قدیمی شهر را تحمل کند، یکی از نقاط ضعف این پروژه است.
وی با اشاره به مطالبه ۳۰ میلیاردتومانی پیمانکاران پروژه های راه و شهرسازی از دولت عنوان می کند: بهره برداری از باند جنوبی کنارگذر هم به این زودی ها میسر نخواهد شد و برای اتمام این پروژه هم به ۱۰ میلیارد تومان نیاز است و تا تقاطع ها ساخته نشوند نمی توان لاین جنوبی را به پایان رساند.
وی هم چنین درباره جا به جایی ساختمان پلیس راه ابتدای جاده تهران نیز می گوید: با توجه به این که این کنارگذر به گردنه «امین ا...» منتهی می شود، پلیس راه نیز ساختمان محل استقرار خود را تا زمان تکمیل مسیر به این محل منتقل خواهد کرد.

با وجود این که دو مرتبه مقرر شد تا پیمانکار این پروژه خلع ید شود اما این اتفاق نیفتاد و هم اکنون نیز ۶ ماه است که پیمانکار به کارگران خود حقوق نداده و از سویی با توجه به این که این پیمانکار ماشین آلات خود را خوابانده است و کارخانه قیر هم دارد، هر سال بابت همین امر از دولت خسارت می گیرد

اقدام مثبت

با وجود همه این ها مدیر کل راه وشهرسازی استان بهره برداری از باند شمالی کنارگذر را اقدامی مثبت در راستای کاهش ترافیک جاده ای و درون شهری می داند.
«بدیعی مقدم» با اشاره به در حال احداث بودن تقاطع های غیرهم سطح باند جنوبی این کنارگذر می گوید: ساخت تقاطع ها وقتی الزامی است که از هر ۲ باند مسیر بهره برداری شود.
وی ادامه می دهد: حتی بهره برداری از همین یک باند کنارگذر، بار ترافیکی مرکز استان را کاهش داده است و این موضوع به خصوص در ایامی که با اوج ترافیک رو به رو بودیم، مشهود بوده است.
وی می افزاید: ساخت و بهره برداری از این پروژه در اوج بی پولی با مشکلات زیادی همراه بود و بهره برداری از آن با تلاش های مسئولان انجام شد.
وی در مورد نبود روشنایی مناسب و تابلوهای هشدار دهنده و هم چنین تداخل لاین رفت و برگشت و تخلف های متعدد خودروهایی که سهوا و یا عمدا در لاین یک طرفه تردد می کنند نیز بیان می کند: هنگامی که رانندگان تخلف می کنند اگر در هر قدم هم تابلو باشد باز هم مفید نیست و این در حالی است که در این محور تابلوهای مورد نیاز و ضروری از دیگر محورها بیشتر است و این تابلوها بر اساس استانداردها و آیین نامه ها نصب شده است.
وی ادامه می دهد: تابلوی «جاده یک طرفه» است در ابتدای مسیر نصب شده است و اگر خودروها از تقاطع های ایجاد شده و غیر مجاز به این محور وارد شوند باید نیروی انتظامی با آن ها برخورد کند و این کار هم انجام می شود.
وی در مورد حادثه ای که روز ۱۳ فروردین در این محور اتفاق افتاد که ۴ نفر کشته شدند نیز عنوان می کند: بی احتیاطی و استفاده از لاین بهره برداری نشده موجب این اتفاق شد. وی در مورد زمان بهره برداری از باند جنوبی پروژه هم بیان می کند: این پروژه تا پایان سال به بهره برداری می رسد.

عبور ممنوع خودروهای سنگین

یک کارشناس ترافیک با اشاره به این که خودروهایی که به ثبت ساعت نیاز دارند، نمی توانند از این مسیر عبور کنند و اجباری هم برای تردد این قبیل خودروها از این مسیر اعمال نمی شود، بیان می کند: یکی از عوامل تأثیرگذار بر تشدید ترافیک مرکز استان، عبور خودروهای سنگین از داخل شهر و به ویژه کمربندی شهید مدرس و ۳۲ متری شهداست که در واقع، ترافیک جاده ای را به معابر درون شهری تحمیل می کند.
صبوری ادامه می دهد: حال که کنارگذر شمالی با چنین نقایصی به بهره برداری رسیده است و کامیون ها و اتوبوس ها هم به تردد از آن ملزم نشده اند، چگونه می توان مدعی کاهش بار ترافیکی شهر شد؟

تعطیلی پروژه

نگاهی به کارگاه این پروژه که می اندازم چندین خودروی سنگین و بولدوزر را می بینم که گویا به خواب رفته اند و هنوز از خواب زمستانی شان بیدار نشده اند. پروژه تعطیل است و نماینده شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در خراسان شمالی نیز به آن اذعان دارد.
«هنرور» در گفت و گو با گزارشگر ما می گوید: هوا که مساعد شود کار دنبال خواهد شد و از این محور ۲۰ کیلومتری فقط ۴ کیلومتر آسفالت نشده است. وی ادامه می دهد: آسفالت که تمام شود نصب تابلو و گاردریل و حفاظ هم آغاز می شود. وی خاطرنشان می کند: تقاطع های ابتدایی و انتهایی هم پیشرفت خوبی دارند و ترافیک که سبک شود این دو تقاطع هم کار خواهند شد. وی می گوید با توجه به این که اولویت اول ما اتمام این پروژه است اگر نقدینگی باشد این پروژه تابستان تمام خواهد شد. وی با بیان این که این پروژه ۱۰ ساله شده است، می گوید: در آن زمان مبلغ قرارداد ۱۲ میلیارد تومان بود و اکنون با ۲ میلیارد دیگر کار تمام می شود و مطالبات پیمانکار هم زیاد نیست و با تزریق اعتبار سفر رئیس جمهور و اختصاص قیر مطالبات سنگینی نداریم.
وی در پاسخ به این سوال که چرا برای ترمیم آسفالت برخی قسمت های این محور که از بین رفته است پیمانکار اقدامی نمی کند، می گوید: از سال ۹۱ این محور زیر بار ترافیکی رفته است اما با توجه به این که این محور هنوز به اتمام نرسیده بود به بهره برداری رسید و مرحله تحویل موقت طی نشد که البته درست هم نبود اکنون راه و شهرسازی باید این بخش ها را ترمیم کند.

یادداشت

عواقب تأخیر در اتمام پروژه‌ها

بهروز- کنار گذر بجنورد یکی از پروژه هایی است که بهره برداری کامل از آن سال هاست معطل اعتبار مانده است؛ مانند ده ها پروژه دیگر. از سویی اگر نگاهی به عمده پروژه های ملی خراسان شمالی داشته باشیم می بینیم در بیشتر آن ها تأخیر در اجرا وجود دارد و طرح هایی هم که تاکنون افتتاح شده اند با مشکلات متعددی در بهره برداری مواجه هستند. اما سوالی که در این میان مطرح می شود این است که آیا طولانی شدن روند اجرای پروژه ها تأثیر گذاری آن ها را کاهش نمی دهد؟
در این میان آیا تأثیر هزینه های اجتماعی و اقتصادی که در مسیر طولانی اجرا نه فقط به دولت بلکه به مردم هم تحمیل می شود برآورد می شود؟ آیا وقت آن نرسیده است که دولت تدبیر و امید برای این معضل قدیمی که ریشه در دولت های گذشته دارد چاره اندیشی کند؟ این پروژه باتمام فراز و نشیبی که اعتبارات و مشکلات مختلف از تملک زمین گرفته تا دیده نشدن برخی الزاماتی که باید در ساخت بزرگراه ها در نظر گرفته می شد به مراحل پایانی خود نزدیک می شود و به گفته مسئولان حداکثر تا پایان سال به بهره برداری می رسد اما آن چه مهم است این است که از تکرار این موارد که خسارت های سنگینی به جامعه و دولت تحمیل می کند جلوگیری شود و از تجربه های موفق دیگر استان ها و حتی کشورها در اجرای به هنگام و به موقع پروژه ها و طرح ها الگو برداری کنیم. به گفته کارشناسان و مسئولان استانی در خراسان شمالی بیش از دو هزار پروژه ناتمام عمرانی وجود دارد که اتمام آن ها هزینه های زیادی دربردارد و از سویی برخی از آن ها به مرور زمان دیگر کاربرد اولیه خود را از دست داده اند و باید برای این موارد چاره اندیشی شود.
همه این ها موجب شده است تا دولت ها هنگام روی کار آمدن، میراث دار حجم عظیمی از طرح هایی باشند که بر عملکرد آن ها تأثیر می گذارد و برای همین است که باید یک بار برای همیشه پرونده این طرح ها بسته شود که اگر این کار انجام شود بسیاری از مشکلات ریز و درشت مردم و جامعه هم حل می شود.
با نگاهی به تاریخ آغاز طرح های مطالعاتی کنار گذر می توان دریافت که این طرح اگرچه با ضروریات اجرایی یک کمربندی مناسب تناسب دارد اما به این نکته هم باید توجه کرد که در ساخت و راه اندازی کنار گذرها به اقتصاد شهری هم باید توجه شود اما گویا این توجه هم اکنون در ساخت کنار گذر شمالی بجنورد مغفول مانده است به طوری که چندی پیش برخی از مسئولان اقتصادی هم به این نکته معترف شدند و اعلام شد که راه اندازی تنها یک لاین از این محور موجب رکود ۲۰ تا ۳۰ درصدی در بازار فروش کسبه ای شده است که به شکلی از عبور و مرور مسافران کسب درآمد می کردند. حتی اگر در اعلام این ارقام غلو هم شده باشد اما بازهم پر واضح است که عبور نکردن مسافران از داخل و یا حتی حاشیه شهر تبعات اقتصادی زیادی دارد که این مورد فقط بخشی از آن است اما وقتی این نگرانی وجود دارد به طور حتم این رقم با راه اندازی لاین دیگر این پروژه افزایش خواهد یافت. هم چنین با توجه به این امر لازم است اگر هنوز دیر نشده برای این محور برنامه ریزی کرد تا بتوان بخشی از کسبه ضرر دیده را با راه اندازی مجتمع های تجاری و رفاهی و هدایت آن ها به انتقال کسب و کارشان در این مجتمع ها تجمیع کرد تا از ضررهای بیشتر ناشی از ساخت کنار گذر جلو گیری شود.
جای خالی ایجاد مجتمع ها در حاشیه کنار گذر ضرورتی است و لازم است برای معرفی شهر و گسترش ورود گردشگران با ایجاد جاذبه هایی مانند مجتمع‌های تفریحی و رفاهی با هدف ارائه سوغات، صنایع دستی و درج فرهنگ و ادب و هنر استان و هم چنین ارائه خدماتی همچون خدمات خودرویی هم نیاز کسبه و هم نیاز مسافران به این خدمات مرتفع شود. اما این دغدغه هم وجود دارد که آیا سرمایه گذاران نیز رغبت به سرمایه گذاری در این محور دارند و اگر متولیان امر بستر لازم را فراهم کنند، آمادگی برای اجرای این طرح ها را در این محل دارند؟ در هر حال این ها مواردی است که نباید از نگاه سیاست گذاران و مدیران استان دور بماند و به طور حتم برنامه هایی در این زمینه ها وجود دارد که با اطلاع رسانی آن ها می توان مردم را از این دغدغه ها رها کرد.

گفت وگو

رئیس پلیس راه خراسان شمالی خبر داد:

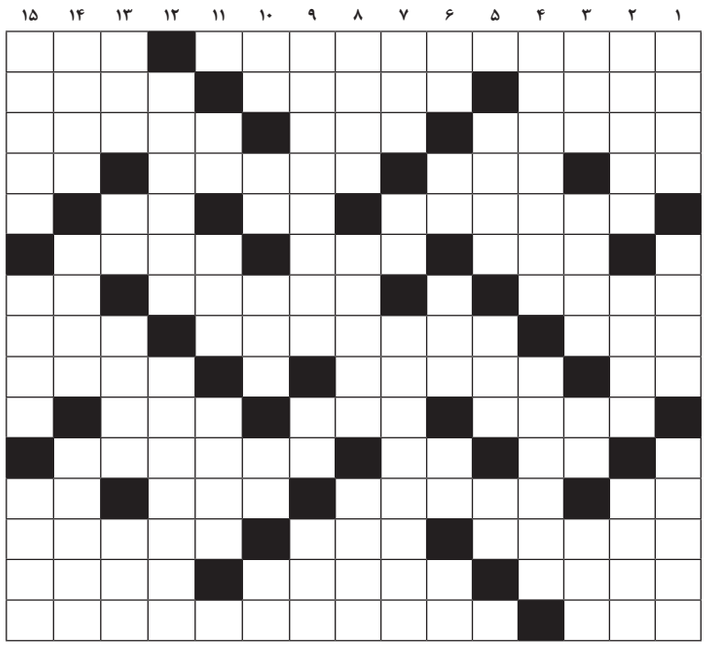
کنترل کنار گذر شمالی

کنار گذر شمالی مانند دیگر محورهای استان کنترل می شود و تحت پوشش نیروی انتظامی است.
رئیس پلیس راه استان با بیان این مطلب و در پاسخ به این سوال که چرا لاین ناتمام جنوبی مسدود نیست تا رفت و آمدی در این لاین نباشد، به خبرنگار ما گفت: باز شدن قسمتی از این محور به علت ترددهای کاری شرکتی است که این پروژه را در دست ساخت دارد.
سرهنگ «حسین زاده» خاطرنشان کرد: برای ادامه کار پروژه و حمل مصالح لازم بود که راه دسترسی وجود داشته باشد اما از سمت باباامان که وارد کنار گذر می شویم در ابتدای مسیر تابلوهایی که نشان می دهد این محور یک طرفه است نصب شده و در لاین جنوبی هم تابلوهای ورود ممنوع دیده می شود. وی تأکید کرد: اگر احساس شود که باز شدن قسمتی از مسیر در انتهای گارد ریل که مقابل مسیر فرعی به گورستان پارک است خطر آفرین شده است قابل پی گیری است و برای ایمنی مسیر دسترسی و کنترل تخلف رانندگان می توان این نقطه را بست و در بخشی دیگر از جاده مسیر دسترسی تعریف کرد که خطر کمتری داشته باشد. وی ادامه داد: در کل این محور یک طرفه تا روز ۱۳ فروردین حادثه خاصی اتفاق نیفتاده بود و حادثه ای که روز ۱۳ اتفاق افتاد نیز به علت تخلف راننده بود و از سویی اگر پلیس احساس کند که می شود با حضور فیزیکی حوادث را کم کند به طور حتم این اتفاق می افتد. وی افزود: پلیس راه کل جاده های استان را تحت پوشش دارد البته به این معنا نیست که این پوشش دهی همیشه با گشت انجام می شود بلکه کنترل ها و نظارت مستمر به شکل های مختلف انجام می شود که یکی از آن ها گشت زنی است.

جدول شماره ۱۰۵۹

۱- اثری از خواجه عبدا... انصاری- بام خانه
۲- کیش و مذهب- از میوه ها- زمین خشک
۳- ایستادن و توقف کردن- درخت انگور- شهری در فرانسه
۴- عضو صورتی- قرض- کارشناس- عنصر لازم برای تیروئید
۵- شهری در استان سیستان و بلوچستان- غذای سنتی- رفوزه
۶- هوشیاری- چهره و صورت- غروب کردن
۷- شاعر عهد صفوی صاحب مثنوی‌های "سحر حلال" و "شمع و پروانه"- بی‌تامل سخن گفتن- علم پزشکی
۸- برگزیده و نفیس- روا کردن و پذیرفتن- یاد و خاطره
۹- خط کش مهندسی- فهم و ادراک- بسنده
۱۰- علامت و نشان- میدان اسب سواری- ثروت
۱۱- محبت و دوستی- ویتامین جدولی- آنچه که شخص را آزرده و رنجیده سازد
۱۲- چاشنی دوطرفه- از جایی به جای دیگر رفته- جنگ و جدال- فلز برق
۱۳- تن و پیکره- سوره مردم- کار ندارد
۱۴- رودی در آلمان- مزه قند و شکر- حمله و هجوم
۱۵- تیز و برنده- فیلمی از حجت ا... سیفی

۱- تمام و بی‌نقص- خط مستقیم- دلیری و بی‌باکی
۲- جانشینی- بانگ جانور درنده- سرنیزه
۳- ازوسایل سوارکاری- کوی‌وبرزن- زینت‌رو- نظروعقیده
۴- کشوری در آسیا به مرکزیت جاکارتا- خوشحال
۵- پشیمان- طناب وریسمان- پس ندادنی خسیس
۶- پسوند شباهت- من و تو- خانه و عمارت- شانه و دوش- بخیل
۷- عددی مبهم از سه تا نه- جای سایه- به فرمایش پیامبر گرامی اسلام (ص) از بهترین نیکی‌هاست
۸- افسار و دهانه- پرنده نامه‌رسان- کرم و حشره
۹- یکی از برندگان نوبل شیمی ۱۹۵۰ میلادی از آلمان- حیوان درنده- مفتول نازک فلزی
۱۰- برابر- شیار کوچک روی چیزی- اولین بشر- تکیه دادن به پشتی- ساز چوپان
۱۱- عین عبارت- فلز مستحکم- خرابکار
۱۲- مفید و سودمند- دریایی واقع بین آمریکای مرکزی و آمریکای جنوبی
۱۳- روش و طریقه- مادر ورزش‌ها- بلندمرتبه- میخ زمین
۱۴- توت یا زردآلوی خشک شده- نرم و نازک- حساب کردن
۱۵- شهری در استان اصفهان- نامه‌بر- ذات و فطرت.

پاسخ: جدول شماره ۱۰۵۸

	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱	م	د	ر	س	ه	ع	م	ا	د	ی	ه	■	ک	ن	چ
۲	ت	ک	ا	ن	■	ز	ا	ن	و	■	ن	ا	ن	د	و
۳	ا	■	م	ت	د	■	د	ی	ب	ا	■	ل	ر	س	و
۴	ر	گ	■	و	ه	م	■	س	ل	و	ل	ز	■	ش	د
۵	ک	ل	ه	ر	■	و	ل	■	ر	ی	ب	■	م	ن	ع
۶	ه	چ	ل	■	ن	ق	ا	ش	■	ش	و	ر	ش	■	ز
۷	■	ه	و	ک	ا	ر	■	ب	ر	ن	■	ز	ی	س	ت
۸	گ	ر	■	ا	ز	■	ر	ع	ب	■	ن	ی	■	ح	ی
۹	ر	ه	ب	ر	■	ب	س	ی	■	د	ی	ن	ا	ر	■
۱۰	و	■	ر	ت	ب	ه	■	د	و	ل	ت	■	ب	خ	ت
۱۱	ی	ا	د	■	د	ش	ت	■	ت	ی	■	م	د	ی	ر
۱۲	ن	خ	■	س	ر	ت	ی	پ	■	ر	ا	ی	■	ز	ی
۱۳	ل	ط	م	ه	■	ی	ت	ی	م	■	س	ن	ت	■	ب
۱۴	ن	ا	س	و	ت	■	و	ک	ی	ل	■	س	ی	ل	و
۱۵	د	ر	ا	■	ق	د	م	ر	ن	ج	ه	ک	ر	د	ن