



**بورسی تأثیرات قطار «مگلو» بر کشور و تهران**

# قطار مغناطیسی

# جمعیت را از پایتخت دور می کند

[محمدمسعود ناصر\* / بخش نخست]

بسیاری از افراد به خاطر شرایط خاص کاری و اشتغال خود مجبور به مهاجرت به تهران هستند و بخش زیادی از این افراد در حاشیه این کلانشهر ساکن می‌شوند که این موضوع معضلات و مشکلات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی را در پایتخت و حاشیه آن ایجاد می‌کند. حال اگر افراد مطمئن باشند که از دورترین نقاط کشوری می‌توانند ظرف ۲ ساعت خود را به تهران برسانند، قطعاً خانه و خانواده و زندگی خود را به این کلانشهر و حاشیه آن منتقل نمی‌کنند.

ساخت خطوط ریلی جدید به نام خطوط ریلی مغناطیسی که حدود ۲۰ سال از استفاده و بهره‌برداری فراگیر از آنها در کشورهای پیشرفته صنعتی می‌گذرد، از نظر مصرف سوخت و انرژی هم یک تحول مثبت و مزیت برای سیستم حمل‌ونقل کشور محسوب می‌شود.

آیا می‌توان میزان و نوع سوخت فسیلی حاصل از تردد خودروهای شخصی و عمومی و نیز هواپیماهای مسافربری و ترابری را با میزان و نوع سوخت مصرفی در قطارهای مغناطیسی جدید مقایسه کرد؟

بدیهی است با توجه به ضریب بالای ایمنی استفاده از سیستم ریلی در مقایسه با سیستم حمل‌ونقل هوایی حتی اگر قیمت استفاده از سیستم ریلی جدید با سیستم حمل‌ونقل هوایی یکسان تعیین شود، مردم ترجیح می‌دهند از سیستم ریلی هم‌سرعت، اما با سیستم حمل‌ونقل هوایی استفاده کنند و البته حتی اگر سرعت سیستم حمل‌ونقل ریلی تا حدود ۲۰ درصد از سرعت حمل‌ونقل هوایی هم کمتر باشد، مردم سیستم حمل‌ونقل ریلی را ترجیح خواهند داد.

[روح‌الله مهرپارسا / بخش پایانی]

در سال ۱۳۲۹ شمسی جبهه ملی دوم تازه شروع به کار کرده بود و با توجه به نفوذی که در محافل دانش‌آموزی و دانشجویی داشت محمد و من که سری پرشور برای فعالیت‌های سیاسی داشتیم به عضویت جبهه ملی دبیرستان بدر در آمدیم که مسئول آن یکی از بچه‌های کلاس ششم به نام «محمد قربانپوره» بود که جلسه را در منزل پدری‌اش واقع در یکی از فرعی‌های کوچه آبشار خیابان ری هر هفته روزهای دوشنبه عصر برقرار می‌کرد. رابط دانشجویی حوزه جبهه ملی دبیرستان بدر یکی از دانش‌جویان دانشکده فنی بود که بعدها در دولت موقت پست بالایی عهده‌دار شد.

محمد سری نترس داشت و شجاعانه در هر مأموریت حزبی که از طریق رابط به حوزه اعلام می‌شد مشارکت می‌کرد، به عنوان مثال حضور در تظاهرات جلاییه (پارک لاله فعلی) و جنگ و گریز با نیروهای نظامی و انتظامی که قصد بر هم زدن تظاهرات را داشتند و یا توزیع اعلامیه‌ها و چسباندن آن به دیوارهای محلات جنوب شهر، به مناسبت‌های مختلف.

با این توضیح که این عمل با چالاکي خاص او انجام می‌شد زیرا نیروهای انتظامی به محض مشاهده اعلامیه ضمن جلوگیری از پخش آن، فرد توزیع‌کننده را نیز دستگیر می‌کردند. در طول سال تحصیلی ۴۰ – ۳۹ چند بار اتفاق افتاد که

سود و بهره ناشی از

صرفه‌جویی در وقت مردم

و کاهش قابل توجه در

میزان سوخت مصرفی

خودروها، در مدت زمان

بسیار کمی، تمام هزینه‌های

ناشی از ساخت خطوط

ریلی جدید و مدرن را

پوشی خواهد داد

از افراد و مسئولان سیاستگذار در بخش

ریلی که با ایجاد و توسعه سیستم ریلی جدید

به دلیل هزینه‌های بالای اولیه احداث و اجرای

آن مخالفت می‌کنند و اقدام دولت برای ایجاد

قطار مغناطیسی را دارای توجیه نمی‌دانند

و بر توسعه همان سیستم ریلی قدیم اصرار

می‌ورزند باید پرسید اگر همین نوع برخورد

با احداث و ساخت راه‌آهن سراسری و خطوط

مترویی زیرزمینی می‌شد آیا منطقی و بجا بود و

ترابری در کشور، حتماً به این حقیقت توجه

دارند که روزمرگی و استفاده از سیستم‌های

کهنه و قدیمی در بخش حمل‌ونقل به مراتب

هزینه‌های بیشتری را به کشورمان تحمیل

می‌کند تا استفاده از سیستم‌های جدید

که ظاهراً هزینه اولیه احداث و اجرای آنها

بالاست.

استفاده از سیستم‌های قدیمی در بخش

حمل‌ونقل ریلی را می‌توان به استفاده از

خودروهای با سیستم موتور ۵۰ سال قبل در

بخش حمل‌ونقل جاده‌ای تشبیه کرد. همانطور

که استفاده از این گونه خودروها در حال حاضر،

غیرمنطقی به نظر می‌رسد به همین دلیل هم

استفاده از سیستم حمل‌ونقل ریلی ۷۰ سال

قبل در حال حاضر نامعقول و غیرمنطقی است.

به این مطلب هم توجه داشته باشیم که

به دلایل جغرافیایی و اقتصادی، احداث

فرودگاه‌ها در همه شهرهای کشور نه مقدور

است و نه به صرفه. به علاوه

ضمن آنکه هزینه احداث فرودگاه نسبت

به هزینه احداث ایستگاه قطار در شهرها،

خیلی بیشتر است و قطعاً هزینه‌های نگهداری

و بهره‌برداری از فرودگاه‌ها هم به مراتب

از هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری از

ایستگاه‌های راه‌آهن بیشتر است.

از افراد و مسئولان سیاستگذار در بخش

ریلی که با ایجاد و توسعه سیستم ریلی جدید

به دلیل هزینه‌های بالای اولیه احداث و اجرای

آن مخالفت می‌کنند و اقدام دولت برای ایجاد

قطار مغناطیسی را دارای توجیه نمی‌دانند

و بر توسعه همان سیستم ریلی قدیم اصرار

می‌ورزند باید پرسید اگر همین نوع برخورد

با احداث و ساخت راه‌آهن سراسری و خطوط

مترویی زیرزمینی می‌شد آیا منطقی و بجا بود و

ترابری در کشور، حتماً به این حقیقت توجه

دارند که روزمرگی و استفاده از سیستم‌های

کهنه و قدیمی در بخش حمل‌ونقل به مراتب

هزینه‌های بیشتری را به کشورمان تحمیل

می‌کند تا استفاده از سیستم‌های جدید

که ظاهراً هزینه اولیه احداث و اجرای آنها

بالاست.

استفاده از سیستم‌های قدیمی در بخش

حمل‌ونقل ریلی را می‌توان به استفاده از

خودروهای با سیستم موتور ۵۰ سال قبل در

بخش حمل‌ونقل جاده‌ای تشبیه کرد. همانطور

که استفاده از این گونه خودروها در حال حاضر،

غیرمنطقی به نظر می‌رسد به همین دلیل هم

استفاده از سیستم حمل‌ونقل ریلی ۷۰ سال

قبل در حال حاضر نامعقول و غیرمنطقی است.

به این مطلب هم توجه داشته باشیم که

به دلایل جغرافیایی و اقتصادی، احداث

فرودگاه‌ها در همه شهرهای کشور نه مقدور

است و نه به صرفه. به علاوه

ضمن آنکه هزینه احداث فرودگاه نسبت

به هزینه احداث ایستگاه قطار در شهرها،

خیلی بیشتر است و قطعاً هزینه‌های نگهداری

و بهره‌برداری از فرودگاه‌ها هم به مراتب

از هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری از

ایستگاه‌های راه‌آهن بیشتر است.

از افراد و مسئولان سیاستگذار در بخش

ریلی که با ایجاد و توسعه سیستم ریلی جدید

به دلیل هزینه‌های بالای اولیه احداث و اجرای

آن مخالفت می‌کنند و اقدام دولت برای ایجاد

قطار مغناطیسی را دارای توجیه نمی‌دانند

و بر توسعه همان سیستم ریلی قدیم اصرار

می‌ورزند باید پرسید اگر همین نوع برخورد

با احداث و ساخت راه‌آهن سراسری و خطوط

مترویی زیرزمینی می‌شد آیا منطقی و بجا بود و

ترابری در کشور، حتماً به این حقیقت توجه

دارند که روزمرگی و استفاده از سیستم‌های

کهنه و قدیمی در بخش حمل‌ونقل به مراتب

هزینه‌های بیشتری را به کشورمان تحمیل

می‌کند تا استفاده از سیستم‌های جدید

که ظاهراً هزینه اولیه احداث و اجرای آنها

بالاست.

استفاده از سیستم‌های قدیمی در بخش

حمل‌ونقل ریلی را می‌توان به استفاده از

خودروهای با سیستم موتور ۵۰ سال قبل در

بخش حمل‌ونقل جاده‌ای تشبیه کرد. همانطور

که استفاده از این گونه خودروها در حال حاضر،

غیرمنطقی به نظر می‌رسد به همین دلیل هم

استفاده از سیستم حمل‌ونقل ریلی ۷۰ سال

قبل در حال حاضر نامعقول و غیرمنطقی است.

به این مطلب هم توجه داشته باشیم که

به دلایل جغرافیایی و اقتصادی، احداث

## تهران

دوشنبه ۱۹ بهمن‌ماه۱۳۸۸ / ۲۳ صفر ۱۴۳۱ / ۸ فوریه ۲۰۱۰

با توجه به ضریب بالای

ایمنی استفاده از سیستم

ریلی در مقایسه با سیستم

حمل‌ونقل هوایی حتی اگر

قیمت استفاده از سیستم ریلی

جدید با سیستم حمل‌ونقل

هوایی یکسان تعیین شود،

مردم ترجیح می‌دهند از

سیستم ریلی هم سرعت با

سیستم حمل‌ونقل هوایی

استفاده کنند

و کشور برمی‌گردد.

بدیهی است تبعات ناشی از آلودگی هوا

در سیستم حمل‌ونقل ریلی به مراتب کمتر از

سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای است (حتی در

سیستم ریلی موجود در کشور).

سیستم حمل‌ونقل ریلی یک نوع سیستم

حمل‌ونقل عمومی است و افراد زیادی را به طور

همزمان جابه‌جا می‌کند، در حالی که در سیستم

حمل‌ونقل جاده‌ای، سهم خودروهای شخصی در

مقایسه با خودروهای عمومی قابل ملاحظه‌است و

همین امر آلودگی هوا را تشدید می‌کند.

علاوه بر بعد کمی، بعد کیفی نیز باید

در بخش حمل‌ونقل ریلی مدنظر باشد. در

اولین گام، با دو خطه کردن تمامی خطوط

ریلی می‌توان به افزایش ایمنی و کاهش زمان

مسافرت کمک کرد. سود و بهره اقتصادی ناشی

از همین دو عامل (کاهش زمان مسافرت‌ها و

افزایش ایمنی سفر) آتقدر قابل ملاحظه است

که در مقایسه با هزینه‌های اجرا و بهره‌برداری از

آن به چشم نیاید و قابل اغماض باشد.

اصولاً با توجه به تحول اساسی کیفی در

بخش حمل‌ونقل ریلی در جهان صنعتی،

آیا وقت آن نرسیده است که ساختاریش

حمل‌ونقل ریلی در کشورمان را از نظر کیفی

هم متحول کنیم؟

آن زمان که عملیات ریل‌گذاری واحداث

راه‌آهن سراسری در کشور ما آغاز شد، سیستم

اجرای راه‌آهن از نظر کیفی در ایران با سیستم

احداث، اجرا و بهره‌برداری از راه‌آهن در

پیشرفته‌ترین کشورهای جهان تفاوتی نداشت

اما آیا در حال حاضر می‌توان کیفیت و نوع

سیستم حمل‌ونقل ریلی در کشورمان را با

کشورهایی نظیر آلمان، فرانسه و ژاپن مقایسه

کرد؟

اگر یک کارگروه قوی متشکل از متخصصان

مختلف تشکیل شده و وظیفه بررسی و محاسبه

تأثیرات مثبت و بازدهی ریالی ناشی از احداث

خطوط ریلی نوع جدید را از زمان شروع به

بهره‌برداری تا مدت یک‌سال به عهده گیرد

و مبالغ ریالی ناشی از بازدهی خطوط ریلی

جدید از نظر صرفه‌جویی در وقت افراد، کاهش

آلودگی هوا، کاهش هزینه‌های سفرهای هوایی و

جاده‌ای، کاهش قابل ملاحظه تصادفات جاده‌ای

در سیستم حمل و نقل جاده‌ای، علاوه بر

هزینه سوخت، تبعات ناشی از آلودگی هوا

در اثر سوخت‌های فسیلی را نیز می‌توان به

عنوان یک‌زیان اقتصادی در نظر گرفت.

آلودگی هوا باعث تأثیرات منفی بر سلامتی

افراد شده و بیماری افراد هم هزینه‌هایی

دربردارد که این هزینه‌ها در نهایت به عنوان

ضرر و زیان جامعه محسوب می‌شود. بخشی از

هزینه‌های درمان افراد به طور مستقیم توسط

فرد و بخشی دیگر هم توسط بیمه‌ها و دولت

پرداخت می‌شوند که البته اگر دقت کنیم کل

هزینه‌های درمانی اشخاص در نهایت به دولت

•عضو سازمان نظام مهندسی تهران

## تهران

دوشنبه ۱۹ بهمن‌ماه۱۳۸۸ / ۲۳ صفر ۱۴۳۱ / ۸ فوریه ۲۰۱۰

### کوتاه از تهران

**مساجد تهران میزبان ستاره‌های انقلاب**

ولی‌الله صدیقی فر معاون امور اجتماعی و فرهنگی منطقه ۱۴ گفته است: به مناسبت دهه مبارکه فجر، مراسم تجلیل از ستاره‌های انقلاب، در مساجد جنوب شرق تهران برگزار می‌شود.

وی افزوده است: انقلاب اسلامی ثمره تلاش و فداکاری افرادی است که بهترین سال‌های عمر خود را در راه آزادی مردم کشور صرف کرده‌اند و حال پس از گذشت سال‌ها، باید دین خود را به این افراد ادا کرده و از آنها به عنوان ستاره‌های انقلاب تجلیل کنیم.

به گفته وی ستاره‌های انقلاب درمساجد نواحی ۶ گانه منطقه، با حضور شهرداران نواحی، مردم و همکاری فرهنگسرای اخلاق، تجلیل می‌شوند.

**برگزاری جشنواره لاله‌ها در مدارس همزمان با دهه فجر**
به گفته الهام ثقفی مسئول مرکز کلینیک گل و گیاه منطقه ۵ همزمان با سی و یکمین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی جشنواره لاله‌ها با موضوع انقلاب و طبیعت درمدارس غرب تهران برگزار می‌شود.

به گفته وی دانش آموزان مدارس با حضور در جشنواره لاله‌ها موضوع انقلاب و ارزش‌های آن را با آبرنگ بر روی پارچه به تصویر می‌کشند.

**خودروهای فاقد معاینه فنی اجازه تردد ندارند**

پلیس راهنمایی و رانندگی کشور طی نامه‌ای جلوگیری از تردد خودروهای فاقد معاینه فنی را به پلیس راه کشور ابلاغ کرد.

به گزارش فارس، پلیس راهنمایی و رانندگی کشور طی نامه‌ای به پلیس راه ابلاغ کرد: برابر دستورالعمل اجرایی صدور معاینه فنی و ماده ۲۳ آئین نامه راهنمایی و رانندگی، برخورد با رانندگان فاقد معاینه فنی را سر لوحه برنامه‌های کاری خود قرار دهد.

بر اساس این گزارش در این باره دیگر بر سلامت فنی وسایل نقلیه در کاهش نرخ تصادفات تأکید شده و از مسئولان و فرماندهان پلیس خواسته شده است با اتخاذ تدابیر لازم، برخورد با رانندگان فاقد معاینه فنی را به طور جد در دستور کار خود قرار دهند.

بنا به گفته سرهنگ اسماعیلی، فرمانده پلیس راه کشور ۱۳ درصد تصادفات منجر به فوت در ایران مربوط به نقص فنی خودروهاست و سالانه بیش از ۳ هزار نفر به علت نقص فنی خودروها در کشور جان خود را از دست می‌دهند.

بر اساس اظهارات رسمی پلیس علاوه بر نقش ۱۳درصدی تصادفات منجر به مرگ ناشی از نقص فنی خودرو، ۲۵ درصد تصادفات منجر به فوت کشور نیز به صورت غیر مستقیم با نقص فنی خودرو ارتباط دارد.

**خودروهای فرسوده بیشترین آلودگی صوتی را تولید می‌کنند**



حسین مهرآوران کارشناس شرکت کنترل کیفیت هوای تهران گفته است: خودروهای فرسوده بیشترین سر و صدا را تولید می‌کنند و در واقع منابع متحرک آلودگی صوتی در تهران محسوب می‌شوند.

به دلیل فرسودگی خودروهای قدیمی، سر و صدای اجزای مختلف این

خودروها مانند موتور و اگزوز آن‌ها در حد بالایی قرار دارد.

وی تردد خودروهای سنگین در خیابان‌های فرعی در ساعات شب به دلیل محدودیت تردد کامیون‌ها در ساعت روز را از جمله دلایل آلودگی صوتی برشمرده و اضافه کرده است: تعجیل در رسیدن به مقصد و ممنوعیت حرکت در بعضی مسیرها، باعث عبور این خودروها از خیابان‌های فرعی و از میان مناطق مسکونی شده است.

به گفته وی حمل بار سنگین به وسیله کامیون‌ها موجب تشدید آلودگی صوتی ناشی از حرکت آنها است و در صورتی که این خودروها از مسیرهای اصلی که معمولاً در میان مناطق تجاری قرار دارند عبور کنند، آلودگی صوتی مناطق مسکونی در ساعات شب کاهش خواهد یافت.

**۵ بزرگراه منطقه ۴ ایمن سازی شد**

جواد میرزاقلی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۴ از ایمن‌سازی بزرگراه‌های سطح منطقه با نصب گاردریل و علائم ترافیکی خبر داده و گفته است: به منظور افزایش ضریب ایمنی تردد خودروها و عبایران پیاده، بیش از ۱۰۰ پروژه ترافیکی در قالب سومین طرح فوریتی اجرا و به بهره برداری رسیده است.

جواد میرزاقلی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۴ از ایمن‌سازی بزرگراه‌های سطح منطقه با نصب گاردریل و علائم ترافیکی خبر داده و گفته است: به منظور افزایش ضریب ایمنی تردد خودروها و عبایران پیاده، بیش از ۱۰۰ پروژه ترافیکی در قالب سومین طرح فوریتی اجرا و به بهره برداری رسیده است.

جواد میرزاقلی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۴ از ایمن‌سازی بزرگراه‌های سطح منطقه با نصب گاردریل و علائم ترافیکی خبر داده و گفته است: به منظور افزایش ضریب ایمنی تردد خودروها و عبایران پیاده، بیش از ۱۰۰ پروژه ترافیکی در قالب سومین طرح فوریتی اجرا و به بهره برداری رسیده است.

محمد در سازمان دانش‌آموزی با اساسنامه و دیدگاه‌های سیاسی جبهه ملی آشنا شد و در نهایت شعار معروف‌شان یعنی «شاه باید سلطنت کند نه حکومت، هم نتوانست او را برای همیشه جذب کند.

ارتباط تتگانتگ محمد با دو نفر از بچه محلی‌هایمان، شهیدان رضا صفار‌هرندی و مرتضی نیک‌نژاد به تدریج مقدمه‌ای شد که در جلسات مسجد دروازه غار که توسط امام جماعت آن علامه صفار‌هرندی اداره می‌شد، شرکت کند و ایشان به عنوان نخستین معلم توانست، محمد را که تشنه معارف ناب اسلامی بود با مقوله شهادت و جهاد فی سبیل الله و افکار سازنده رهبر فقید انقلاب آشنا کند. سپس محمد در آغاز نهضت امام(ره) نیز شهید عراقی را دید و آن شهید او و دوستانش را برای جهاد مسلحانه شایسته یافت و با حاج صادق امانی مرتبط ساخت. حاج صادق امانی تحولی نوین در روحیه محمد و دوستانش هرندی و نیک‌نژاد به وجود آورد.

او که افق حقیقت را پیش روی خود می‌دید مسیر خود را قاطعانه و آگاهانه انتخاب کرد که منجر به اعدام انقلابی منصور در برابر مجلس شورای ملی شد. سرانجام پنج ماه بعد در یک محاکمه فرمایشی در ۲۶ خرداد ۱۳۴۴ خود به همراه مرتضی نیک‌نژاد، رضا صفار‌هرندی و صادق امانی پیش پای محمد و دوستانش حاضر گردید و چهارم آموزشگاه فنی نیروی هوایی قبول شد.م.



پیدا کردند، دانش‌آموزی قوی هیکل، ورزشکار و لوطی‌من