

**پروژه عظیم و سخت راه آهن اردبیل - میانه
به همت دولت چهاردهم به پایان رسید**



و اینست ملت
و حدت ملت
در سایه ممتد
اقتصاد مقاوم



**پروژه عظیم و سخت راه آهن اردبیل - میانه
به همت دولت چهاردهم به پایان رسید**

فهرست مطالب:

- راه آهن میانه - اردبیل: مسیری برای توسعه و اتصال پایدار ۴
- آشنایی بیشتر با استان مرزی اردبیل ۸
- شهرستان اردبیل ۱۴
- غذاها و سوغات محلی ۲۰
- پروژه عظیم و سخت راه آهن اردبیل - میانه به همت دولت چهاردهم به پایان رسید ۲۴
- بستر جغرافیایی و ویژگی‌های مسیر ۲۶
- ویژگی‌های مهندسی متمایز ۲۸
- شاهکار مهندسی ۳۰
- حمل و نقل کالا و مسافر ۳۲
- توجیه اقتصادی و نرخ بازگشت سرمایه ۳۴
- نقش استراتژیکی در زنجیره تامین ۳۶
- تأثیر بر مهاجرت، گردشگری و توسعه شهری ۳۸
- دلایل طولانی شدن اجرا ۴۰
- یکپارچگی شبکه ملی ۴۴
- دسترسی به ایستگاه ها ۴۶
- مزایای استراتژیک اقتصادی ۴۸
- ملاحظات زیست محیطی ۵۲
- ارزیابی اثرات زیست محیطی و نتایج آن ۵۴
- گزارش تصویری از روند ساخت، ریل‌گذاری تا راه‌اندازی آزمایشی راه آهن اردبیل - میانه ۵۹

صاحب‌امتیاز و مدیرمسئول: مهندس محمدنقی دیده‌بان

سر دبیر: فرهاد قنبری

عکاس خبری: محمدعلی دیده‌بان

امور گرافیکی: مریم نوری

صفحه‌بندی: فرهاد قنبری

گروه کارشناسان: دکتر مجتبی ملکی شهرپور، دکتر زهرا جدی

سرهنگ خانعلی، دکتر حامد سیدحاتمی، دکتر سجاد بهرامی علی‌آبادی

همکاران این شماره: سیده بهاره سید یوسفی ملکشا

فاطمه سیدحاتمی، فرزانه اسلامی، غلامحسین دیده‌بان، مهدی فرجی،

حانیه ملکی شهرپور و زینب سیدحاتمی

لیتوگرافی و چاپ: خاتم‌نو (تهران، خیابان دماوند، بین دماوند و وحیدیه

نیش خیابان شهید بخت آزاد، پلاک ۸۷۱ و ۸۷۳)

مراکز توزیع مجله دیده‌بان مرز:

دفاتر استانداران استان‌های مرزی، وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و ادارات مرتبط،

سفارتخانه‌های منتخب، کیوسک‌های مطبوعاتی منتخب، شرکت‌ها، واحدهای

صنعتی و مراکز تفریحی و گردشگری و... طرف قرارداد و لیست‌های پیشنهادی

مشتریان و مشترکین و...

این رسانه تخصصی را در فضای مجازی و شبکه‌های اجتماعی دنبال کنید:

نشانی سایت پرتال تحلیلی خبری اخبار مرز (مرزنیوز):

www.Marznews.ir

www.Marznews.com

کانال رسمی تلگرامی مرزنیوز:

<https://t.me/Marznews>

نشانی صفحه اینستاگرامی مرزنیوز:

<https://www.instagram.com/marznews.ir>

نشانی فیس‌بوک:

<https://www.facebook.com/marznews>

نشانی ایکس:

<https://x.com/marznews>

نشانی آپارات:

<https://www.aparat.com/marznews>

نشانی بله:

<https://ble.ir/marznews>

نشانی روبینو:

Rubika.ir/marznews_ir

نشانی روبیکا:

Rubika.ir/marznews

نشانی دفتر مرکزی: تهران، میدان انقلاب، ابتدای کارگر شمالی، بعد از فرصت، خیابان مستعلی، پلاک ۱۲ واحد ۳

کد پستی: ۱۴۱۸۸۱۴۵۵۴

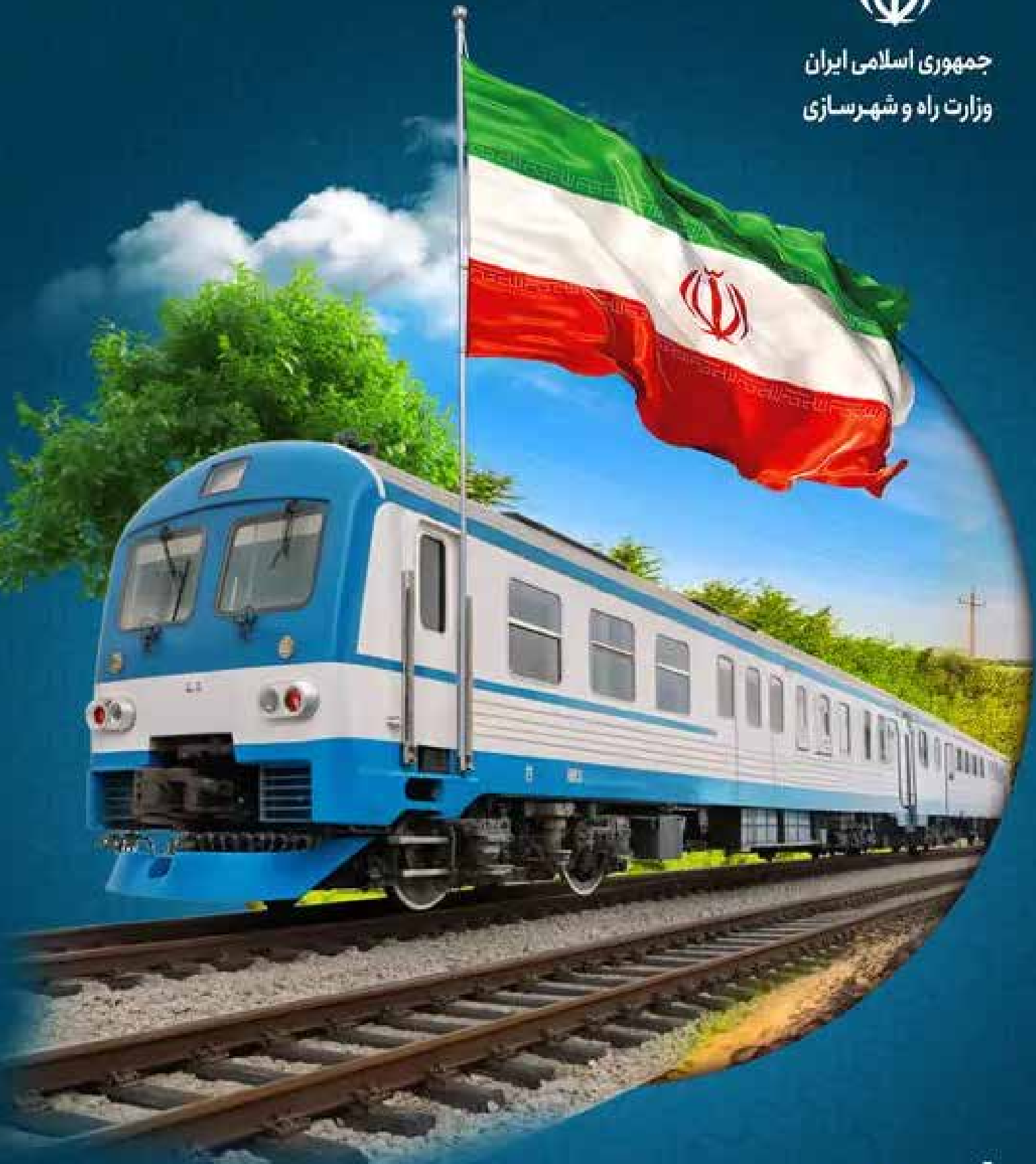
تلفن و فاکس: +۹۸۲۱۶۶۱۲۹۴۲۶

پست‌های الکترونیکی: [Email: info@marznews.com](mailto:info@marznews.com)





جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



راه آهن میانه-اردبیل؛
مسیری برای توسعه و اتصال پایدار

مشخصات کلی پروژه:

طول مسیر: ۱۷۵ کیلومتر

اتصال استان اردبیل به شبکه ریلی کشور

ویژگی‌های مسیر:

۴۰٪ تپه ماهور

۴۰٪ دشت

۲۰٪ کوهستانی سخت

اهداف کلیدی:

تسهیل جابه‌جایی مسافران و بار

کاهش مصرف سوخت و تصادفات جاده‌ای

ایجاد اشتغال پایدار و توسعه اقتصادی

کاهش محرومیت در مناطق کمتر توسعه یافته

سرعت و ظرفیت:

قطار مسافری: ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت

قطار باری: ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت

ظرفیت جابجایی:

سال اول: ۶۰۰ هزار مسافر | ۲.۵ میلیون تن بار

سال بیستم: ۱.۵ میلیون مسافر | ۴ میلیون تن بار

وضعیت مالی:

اعتبار مورد نیاز فاز نخست: ۳۰,۰۰۰ میلیارد ریال

تعداد ایستگاه‌ها: ۷ ایستگاه (۴ ایستگاه اصلی)

مهم‌ترین ایستگاه‌ها:

اردبیل (اصلی)

گنجگاه

مهماندوست و فیروزآباد







آشنایی بیشتر با استان مرزی اردبیل

با ۳۶۵ متر طول و ۸۰ متر ارتفاع در منطقه نمونه گردشگری خیابو تا گردولی در شهرستان مشگین‌شهر در استان اردبیل قرار دارد. نخستین پل تمام شیشه‌ای کشور نیز در شهرستان هیر قرار دارد. این پل شیشه‌ای اولین پل معلق در سطح کشور و جزو نمونه‌های ممتاز در سطح جهانی است. تنوع تولید صنایع دستی، استان اردبیل را در زمره استان‌های مهم و فعال تولیدکننده محصولات صنایع دستی کشور قرار داده است. بیش از ۵۰ نوع محصول صنایع دستی در مناطق روستایی، عشایری و شهری استان اردبیل تولید و به بازارهای داخل و خارج از کشور عرضه می‌شود. قالی، ورنی، گلیم، مسند، جاجیم، انواع محصولات چرمی و... از جمله تولیدات مهم صادراتی به خارج از کشور به شمار می‌آیند. ساوالان بالی (عسل سبلان)، ایران آشی (آش دوغ) و قارا حلوا (حلوی سیاه) از سوغاتی‌های استان اردبیل بوده و اغلب گردشگران در مسافرت به استان اردبیل از گوشت و لبنیات در کنار دیگر سوغاتی‌های استان خریداری می‌کنند. استان اردبیل دارای ۷۵ هزار نفر جمعیت عشایری با ۴۳ طایفه است که از نظر جمعیت رتبه سوم کشوری را داشته و توسعه عشایری در استان را رونق می‌بخشد. کشت و صنعت مغان و پارس‌آباد در شهرستان پارس‌آباد با زمین‌های مکانیزه زراعی و باغی و دامپروری و صنایع تبدیلی عاملی برای توسعه توریسم کشاورزی در استان می‌باشد. این استان دارای ۲۱۷ واحد مرکز اقامتی از جمله هتل و هتل آپارتمان و میهمانپذیر بوده و از نظر تعداد مراکز اقامتی رتبه سوم کشوری را دارد. این استان ۳۱ دفتر خدمات مسافرتی و ۲۱ واحد مرکز پذیرایی بین راهی دارد. استان اردبیل در منطقه کوهستانی واقع شده و دارای اقلیم نیمه خشک سرد می‌باشد. ویژگی‌های خاص جغرافیایی و توپوگرافی استان، وجود رشته کوه‌هایی با ارتفاع بیش از ۴۰۰۰ متر و دشت‌های وسیع باعث شده این استان از لحاظ میزان نزولات جوی وضعیت بهتری نسبت به سایر مناطق کشور داشته باشد به طوری که شاخص بارندگی استان بین ۲۵۰ تا ۶۰۰ میلی متر متغیر است. دین رسمی مردم استان اسلام و مذهب ایشان شیعه جعفری است و این استان به دلیل محبت قابل وصف نسبت به اهل بیت (ع) زبانزد خاص و عام می‌باشد و در گذشته با نام‌های دارالارشاد، دارالملک، دارالعرفان، دارالامان و شهر مقدس معروف بوده است. زبان مادری عامه مردم منطقه زبان ترکی آذری است. البته ساکنین برخی از روستاهای نمین و شهرستان خلخال به لهجه تات و تالش سخن می‌گویند. مردم آذربایجان که استان اردبیل نیز جزوی از آن به شمار می‌رود خالق یکی از گنجینه‌های ادبیات شفاهی ملل خاورمیانه و ایران‌اند. چنانچه هر جهانگردی

که از این خطه دیدن کرده، شیفته ادبیات شفاهی آن شده است و این دیار را سرزمین شعر و هنر نام نهاده‌اند. توجه به امر آموزش در کنار فرهنگ و هنر، از ویژگی‌های بارز مردم استان اردبیل می‌باشد. به همین خاطر مدارس، دانشگاه‌ها و حوزه‌های علمیه و آموزشگاه‌های آزاد همه ساله شاهد حضور دانش پژوهان می‌باشد. علاوه بر دانشگاه محقق اردبیلی که در زمره دانشگاه‌های مطرح کشور است، دانشگاه‌های علوم پزشکی، پیام نور، آزاد اسلامی، مدیریت صنعتی، جهاد دانشگاهی، علمی و کاربردی و موسسات غیر انتفاعی نیز وجود دارند که دانش آموختگان و نخبگان بسیاری تحویل جامعه می‌دهند.







شهرستان اردبیل

شهرستان اردبیل با دارا بودن مساحتی بالغ بر ۲۰۹۸ کیلومترمربع از کل استان یکی از وسیع‌ترین شهرستان‌های استان می‌باشد. این شهرستان علاوه بر مرکزیت سیاسی-اداری از یک مرکزیت جغرافیایی نیز برخوردار است به این دلیل در سطح استان از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. به لحاظ طبیعی، تاریخی، فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی نیز پررونق‌ترین شهرستان استان بوده و از جاذبه‌های متعدد گردشگری برخوردار است. دسترسی آسان از این شهرستان به مناطق و جاذبه‌های گردشگری استان، برخورداری از امکانات مناسب زیرساختی و اقتصادی از جمله مزیت‌های این شهرستان بوده که مجموعه‌ای از عوامل و عناصر جذب گردشگر را در خود جمع کرده است. این شهرستان شامل بخش مرکزی و بخش هیر است. خواهرخوانده شهر اردبیل شهر تیسواوزوری مجارستان می‌باشد.

پیشینه تاریخی- فرهنگی: هویت و پیشینه تاریخی این شهرستان در مرکز سیاسی- اداری آن (شهر اردبیل) نهفته است. اردبیل در مأخذ گوناگون به صورت‌های اردویل، آردئیل و بیشتر آردبیل آمده و در منابع ارمنی به صورت آرتاوت و سپس آرتاول یاد شده است. ظاهراً نام اردبیل ترکیبی است از دو جزء ارد به معنای درستی، راستی و پاکی، و بیل یا ویل (پسوند مکان) به معنای جایگاه. این ترکیب را به صورت‌های آرتاویل و آرتاویلا به معنای شهر مقدس نیز نوشته‌اند. بسیاری از مورخان اسلامی نیز همچون یاقوت حموی بنای این شهر را به فیروز شاه پادشاه ساسانی ۴۳۸-۴۵۹ میلادی نسبت می‌دهند.

جاذبه‌های تاریخی: مجموعه جهانی شیخ صفی‌الدین اردبیلی به عنوان یک اثر تاریخی و فرهنگی سال ۷۳۵ هجری قمری توسط شیخ صدرالدین موسی فرزند شیخ صفی بنا شده در دوران حکومت صفوی مورد احترام شاهان صفوی بوده است. در سال ۱۳۸۹ به همت سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری در ردیف آثار ثبت شده جهانی یونسکو قرار گرفته و به عنوان میراث جهانی ثبت گردیده است. اهمیت این بقعه نه تنها به خاطر جنبه کاربرد زیارتی آن بلکه به واسطه ویژگی‌هایی است که در ابعاد هنری و معماری تاریخی آن نهفته است. بخش‌های اصلی این مجموعه تاریخی عبارتند از: صحن مرکزی به عنوان شاه‌نشین، مقبره شیخ صفی‌الدین معروف به گنبد الله الله، آرامگاه شاه اسماعیل اول بنیانگذار سلسله صفویه، آرامگاه محی‌الدین محمد معروف به حرم خانه، چله خانه، مسجد جنت‌سرا، عمارت چینی خانه، تالار دارالحفاظ، قندیل خانه یا نمازخانه، دارالحديث (طاق متولی یا دارالسلام)، سردر شاه عباسی، دروازه اصلی یا سردر بزرگ، حیاط بزرگ یا حیاط باغ، حیاط کوچک میانی، ساحت یا صحن اصلی، محوطه معروف به قبرستان شهیدگاه، خانگاه یا زاویه، حیاط معروف به مقابر و آثار و بقایای معماری کشف شده طی سال‌های مختلف بوده است.

مقبره شیخ جبرائیل: این مقبره در محله کلخوران شهردربیل واقع شده است. شیخ امین‌الدین جبرائیل پدر شیخ صفی‌الدین اسحق اردبیلی و جد پادشاهان صفوی است. مکانی که این مقبره در آن احداث شده، محوطه‌ای وسیع است که به باغ شیخ معروف می‌باشد، در سال ۱۰۳۰ هجری قمری یعنی اوایل قرن دهم ساخته شده است.

مجموعه بازار تاریخی اردبیل:
این مجموعه به عنوان یکی از نمونه‌های بازار سنتی ایران محسوب می‌شود.

گردآورنده و تلخیص:
فاطمه سیدحاتمی



شهرستان اردبیل

بازار قدیمی اردبیل که بافت قدیمی آن تا حدودی حفظ شده، قسمت‌های اصلی از راسته‌های پیرعبدالملک، قیصریه، کفاشان، علافان، زرگران، سراجان، پنبه‌فروشان، مسگران، چاقوسازان و آهنگران تشکیل شده و سرهای آنها عبارتند از: سرای خشکبار، گلشن، وکیل، زنجیرلو، حاج احمد، حاج شکر، مجیدیه، امام جمعه و دوگوچی. اهمیت بازار اردبیل در دوران صفویه بیشتر به دلیل تجارت ابریشم و حضور کاروانیان در این بازار بوده است.

اثر طبیعی ملی سبلان: کوه سبلان به عنوان یکی از آثار طبیعی، ملی و یکی از هفت قطب گردشگری کشور بوده و به عنوان یک کوه آتشفشانی خاموش منشأً بالغ بر ۷۵ چشمه آبگرم و ۳۵ چشمه آب سرد معدنی است. این کوه به روایتی زادگاه زرتشت پیامبر بوده و در احادیثی از حضرت محمد(ص) نیز به کوه سبلان اشاره گردیده است. کوه سبلان دارای سه قله بوده و در رأس بلندترین قله آن دریاچه سبلان به عنوان یک جاذبه ژئو توریستی قرار دارد.

دریاچه نئور: منطقه نمونه گردشگری نئور در ۴۸ کیلومتری جنوب شرقی اردبیل به طرف خلخال در یکی از دره‌های کوهستانی در ارتفاع ۲۵۰۰ متری از سطح دریا با مساحتی بالغ بر ۲۲۰ هکتار و عمق متوسط ۵ متر یکی از زیباترین و دیدنی‌ترین دریاچه‌های ایران بوده و در حال حاضر نوعی ماهی قزل‌آلای رنگین کمان که از زمره بهترین نوع ماهیان دنیا می‌باشد در آن پرورش داده می‌شود که هر ساله عده زیادی از مردم جهت ماهیگیری و کوهنوردی و استفاده از مناظر بدیع و بی‌نظیر منطقه و هوای خنک و مطبوع آن به دریاچه روی می‌آورند. این دریاچه از سوی سازمان ملل به عنوان محل زیست و حیات پرندگان با اهمیت منظور شده است. دریاچه نئور که ماهی قزل‌آلای آن شهرت جهانی دارد، دارای جاذبه‌های بسیار مساعد گردشگاهی است و حواشی این دریاچه از تفرج‌گاه‌های مهم اردبیل بوده و همه ساله مسابقه تفریحی تحت عنوان مسابقه ماهیگیری در این دریاچه بین دوست‌داران صید ماهی انجام می‌گیرد. از پستانداران حوزه‌ی زیست این منطقه می‌توان به خرس قهوه‌ای، گرگ، روباه، گراز و از پرندگان به انواع اردک وحشی، خوتکا، آنقوت، کبک، چکاوک، بلدرچین، عقاب طلایی و... اشاره نمود.

منطقه نمونه گردشگری دریاچه شورابیل: این منطقه یکی از نقاط تفریحی و گردشگری شهر اردبیل می‌باشد. این دریاچه آب شور داشته و به همین نام نیز نامگذاری شده که اخیراً با هدایت آب رودخانه بالیقلو از شوری آن کاسته شده به طوری که در زمستان‌ها شاهد یخ‌زدگی

سطح آب آن می‌شویم. با گسترش و توسعه شهری شهر اردبیل این دریاچه که قبلاً در حاشیه شهر قرار گرفته بود در داخل شهرک‌های مسکونی و مجتمع‌های تفریحی و تجاری و شهر بازی محصور شده است و یکی از تفرجگاه‌های اصلی گردشگری مردم اردبیل می‌باشد.

منطقه نمونه گردشگری هیر: دربند هیر یکی از مراکز بسیار مهم تفریحی و گردشگری منطقه هیر است،

این دربند از دهانه دریاچه نئور شروع می‌شود و تا ابتدای قوری جای ادامه می‌یابد. دربند هیر شامل رودخانه بسیار جذاب بوده و

حاشیه رودخانه مملو از باغات گیلاس و آلبالو است. این منطقه در بالا

دست پوشیده از گیاهان مرتعی

اعم از انواع گون، آویشن و صدها

گونه از پوشش گیاهان دارویی است.



شهرستان اردبیل

برای دستیابی به این مکان جذاب از داخل شهر هیر و از جاده اردبیل به خلخال استفاده می‌شود. منطقه نمونه گردشگری آبگرم سردابه: این آبشار در ۲۴ کیلومتری غرب اردبیل و در منطقه نمونه گردشگری آبگرم سردابه در دامنه شرقی توده سبلان واقع است. ارتفاع این آبشار در حدود ۱۵ الی ۲۰ متر بوده و از محل‌های دیدنی مجتمع آبگرم معدنی سردابه و از نقاط گردشگری اردبیل است. این منطقه به دلیل برخورداری از مجتمع‌های آبگرم سردابه و قیسه‌سویی از مناطق گردشگری پذیر استان و شهرستان اردبیل بوده و همه ساله پذیرای تعداد زیادی از گردشگران از سراسر کشور می‌باشد.

امامزاده‌ها: امامزاده صالح، امامزاده سید صدرالدین، امامزاده حلیمه خاتون و...

امام زاده صالح: از اماکن مذهبی شهر اردبیل است. هسته اولیه بنا متعلق به عصر صفوی و بنای فعلی در یک دهه گذشته نوسازی شده است. قبلاً رواق، حرم، مسجد و یک ایوان در ضلع جنوبی، مهمترین عناصر کالبدی آن را تشکیل می‌دهد. اشعار نوشته شده بر روی کاشی‌های ایوان بیانگر این است که در سال ۱۱۳۰ هجری قمری یعنی در زمان شاه عباس صفوی احداث شده است. رواق این امامزاده به شکل مستطیل است و روشنایی درون آن از طریق پنجره‌هایی که در طاق‌نماهای جنوبی تعبیه شده تأمین می‌گردد. حرم نیز دارای هفت طاق‌نما با پنجره‌هایی برای نورگیری است. ضریح آهنی بقعه نیز در مرکز آن قرار دارد. امامزاده صالح مدفن دو تن از علما و مراجع عالی قدر است.

خانه‌های تاریخی: خانه صادقی، خانه رضازاده، خانه ابراهیمی، خانه ارشادی و ...

حمام‌های تاریخی: حمام آقائقی (موزه مردم‌شناسی)، حمام شیخ (موزه صنایع دستی)، حمام ابراهیم آباد (سفره‌خانه سنتی)، حمام یعقوبیه و ...

مساجد تاریخی: مسجد جمعه، مسجد میرزا علی اکبر، مسجد جامع و ...

پل‌های تاریخی: پل هفت چشمه (پل ججین)، پل یعقوبیه، پل پیرمادر (سیدآباد)، پل گیلانده، پل سرخ سامیان و ...

رودخانه‌های شهرستان اردبیل: رودهای مهم اردبیل قره سو، بالیقلی چایی، و هیرچایی می‌باشد. **بالیقلی چایی:** بالیقلی چایی (رودخانه ماهی‌دار) اردبیل، که از چشمه سارها و برف‌های دامنه‌های جنوبی کوه سبلان و دامنه‌های شمال‌غربی رشته کوه‌های بزغوش سرچشمه می‌گیرد، از شهر اردبیل می‌گذرد و به رودخانه قره سو می‌ریزد.

صنایع دستی شهرستان اردبیل: معرق چوب، سفال گری، منبت چوب،

تراش سنگ‌های نیمه قیمتی، نگارگری، قلاب‌بافی، ورنی‌بافی، گلیم‌بافی،

تذهیب، سوزن‌دوزی، جاجیم‌بافی، احجام چوبی، البسه محلی (لباس‌های

سنتی)، خراطی، گره‌چینی، نقره‌سازی، صنایع دستی چرمی،

ساخت ساز سنتی، طراحی نقشه فرش، زیورآلات سنتی،

تراش روی شیشه، چلنگری، حکاکی روی سنگ، مشبک

چوب، کاشی معرق، چاپ باتیک، نقاشی روی پارچه،

پیکر تراشی، ساخت احجام سفالی، نقاشی روی

شیشه، سوخت روی چوب، کاشی هفت‌رنگ،

گچ‌بری، ورشوسازی، نقاشی روی چرم،

دوات‌گری، قلم‌زنی، حجاری،

مس‌گری، چاقوسازی، زین‌سازی،

سراجی، رنگرزی، چاروق دوزی و

ملیله سازی.



غذاها و سوغات محلی

عسل معروف‌ترین محصول و سوغاتی مناطق اطراف سیلان و استان اردبیل می‌باشد. دامنه‌ها و کوه پایه‌های حوالی سیلان به لحاظ تنوع گیاهی و ویژگی‌های اقلیمی استعداد فوق‌العاده‌ای برای تولید عسل و زنبورداری دارد.

بهترین نوع عسل در دامنه‌های پوشیده از سنبل، ریحان، پونه و گون سیلان تولید می‌گردد و به سبب مرغوبیت، شهرت ملی و جهانی پیدا کرده است.

عسل‌های تولیدی این منطقه به صورت عسل بدون موم و عسل با موم عرضه می‌شود.

بهترین نوع عسل، عسل بهاره است و برای درمان بیماری‌ها مفید می‌باشد.

حلوای سیاه: این خوراکی خاص شهرستان اردبیل است و در این شهر نیز عرضه می‌گردد.

حلوای سیاه رنگی بوده و بسیار مقوی می‌باشد.

این حلوا از آرد، جوانه گندم، آب، کره طبیعی، عصاره عسل و ادویه و سایر افزودنی‌های مجاز

به دست می‌آید.

فرآورده‌های لبنی: از سوغاتی‌های دیگر منطقه می‌توان به فرآورده‌های لبنی نظیر سرشیر،

کره، ماست، دوغ، پنیر و... اشاره نمود.

غذاهای محلی: غذاهای محلی مردم منطقه شامل پیچاق قیمه، آش دوغ، خشیل، هرا،

سوغان سوئی، بوزباش، کله جوش، مرجی شورباسی، سوتدی پلو، ساری حلوا، انواع آبگوشت و

انواع کباب‌ها، قیقناغ، شوربا، ساج ایچی (بوزارتما)، مرجی پته، قوزولی پلو، ترشی قورمه، ترشلی

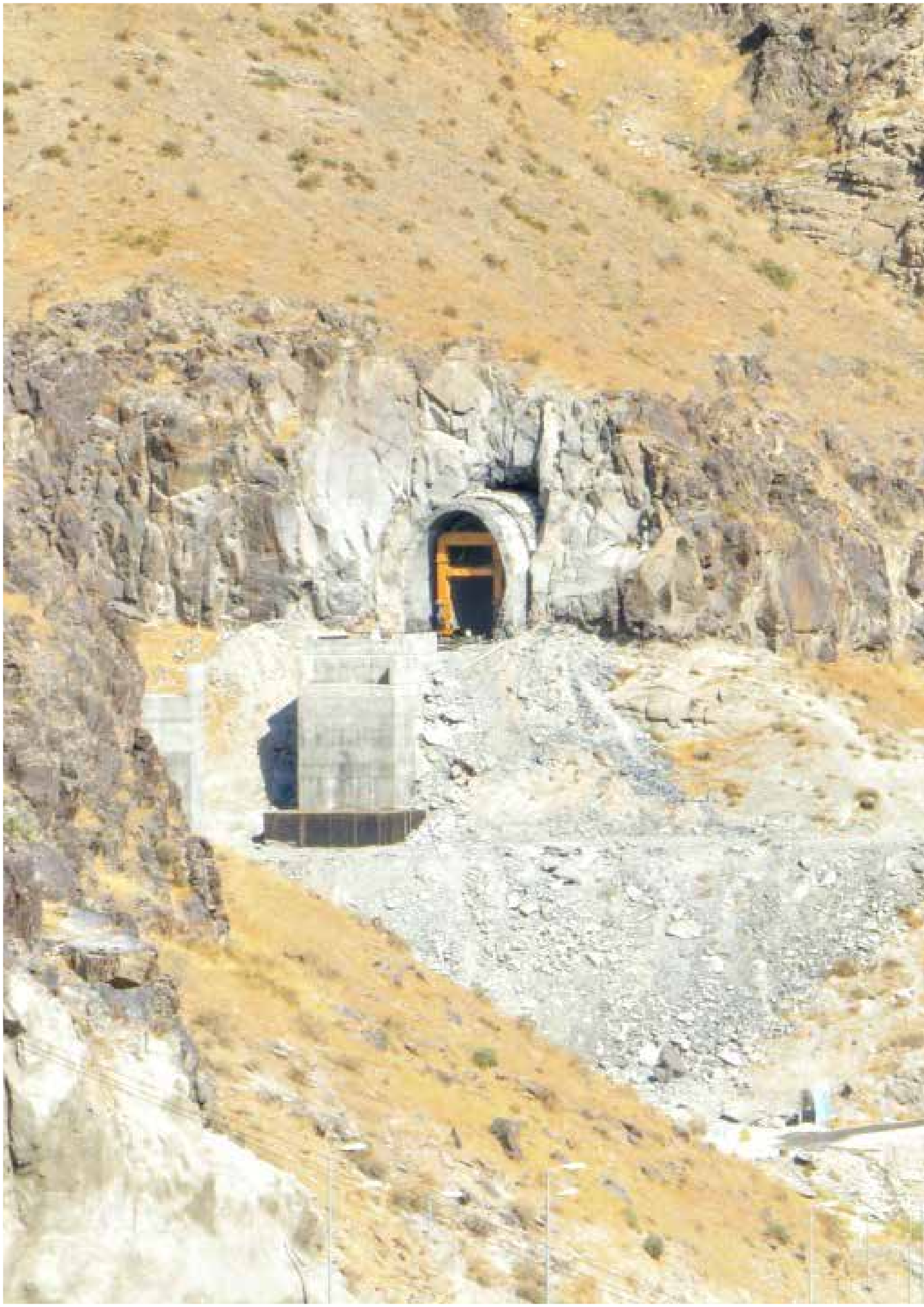
آش، امام آشی (ساری آش)، یاوان آش، گیلدیک آشی (نسترن وحشی)، چغرتما، قویماق، قیساوا

و... می‌باشد.

گردآورنده و تلخیص:
زینب سیدحاتمی







پروژه عظیم و سخت راه آهن اردبیل - میانه به همت دولت چهاردهم به پایان رسید

خط راه آهن میانه - اردبیل از طرح های ملی خطوط ریلی ایران است که از سال ۱۳۸۴ شروع شد و به تازگی مورد بهره برداری قرار گرفت. این پروژه که عمر آن به بیش از دو دهه رسید، با هدف اتصال استان اردبیل، تنها استان فاقد خط آهن در آن زمان، به شبکه ریلی سراسری کشور کلید خورد. در طول این مدت، وعده های متعددی برای افتتاح آن توسط دولت های مختلف، از دولت هشتم تا سیزدهم، داده شده بود که اغلب محقق نشدند. این تأخیرهای مکرر، پروژه را به نمادی از چالش های توسعه زیرساختی در کشور تبدیل کرد اما این پروژه عظیم و سخت به همت دولت چهاردهم به پایان رسید. این خط که دارای ۱۷۵ کیلومتر طول است از شهر میانه آغاز شده و در شهر اردبیل به پایان می رسد، بنا بر برنامه در آینده این خط از شهر اردبیل به طور مجزا در دو مسیر مجزا خط راه آهن اردبیل - بستان آباد و خط راه آهن اردبیل - پارس آباد امتداد پیدا می کند و قرار است خط راه آهن اردبیل - پارس آباد به راه آهن کشور جمهوری آذربایجان متصل شود. با پایان خط راه آهن اردبیل پارس آباد در کنار مسیر راه آهن رشت - آستارا، ارتباط بندرعباس در خلیج فارس به هلسینکی فنلاند میسر می شود. مطالعات این پروژه در سال ۱۳۷۶ آغاز شده و در چهارم تیر ماه ۱۳۸۱ بود که رئیس جمهور دولت هشتم در استادیوم تختی از احداث راه آهن در این استان خبر داد، این پروژه در سال ۱۳۸۲ در پیوست قانون بودجه کل کشور مصوب شد، رویدادی که قرار بود در سال کلنگ زنی آن که ۱۳۸۳ بود، ۵ ساله تحقق یابد اما طرح شروع نشد. بالاخره پس از تصویب کوتاه ترین مسیر، پروژه راه آهن اردبیل - میانه در سال ۱۳۸۴ با بودجه مصوب ۵ میلیارد تومانی وارد فاز عملیاتی شد و قرار بود تا طی چند سال افتتاح شود.

گردآورنده و تلخیص:
فرهاد قنبری



بستر جغرافیایی و ویژگی‌های مسیر

مسیر راه‌آهن میانه - اردبیل به طول ۱۷۵ کیلومتر، از شهر میانه در استان آذربایجان شرقی آغاز شده و در شهر اردبیل به پایان می‌رسد. طراحی این خط ریلی به شدت تحت تأثیر توپوگرافی دشوار منطقه است. بر اساس مشخصات فنی، ۳۵ درصد از مسیر در مناطق کوهستانی و صعب‌العبور، ۴۵ درصد در تپه‌ماهورها و تنها ۲۰ درصد در مناطق هموار قرار دارد. این شرایط جغرافیایی، ساخت این راه‌آهن را به یکی از دشوارترین و پرهزینه‌ترین پروژه‌های ریلی در ایران تبدیل کرد. این خط ریلی شامل هفت ایستگاه میانه، سبزآباد، فیروزآباد، گنجگاه، مهماندوست و اردبیل است که ایستگاه اصلی آن در فاصله ۱۰ کیلومتری شرق شهر اردبیل، در نزدیکی روستای آقاباقر واقع شده است. این موقعیت، دسترسی به شهر را برای مسافران و حمل بار نیازمند برنامه‌ریزی حمل‌ونقل مکمل شهری می‌کند. پیچیدگی زمین‌شناسی مسیر، به طور مستقیم و علت‌وار، منجر به افزایش چشمگیر هزینه‌های ساخت و طولانی شدن زمان اجرا شد. ساخت‌وساز در مناطق کوهستانی، نیاز به احداث تعداد زیادی تونل و پل‌های بلند را ایجاب می‌کرد که هر دو از نظر فنی و مالی بسیار پرهزینه باشند. این واقعیت که بخش عمده‌ای از مسیر در مناطق دشوار قرار داشت، به طور طبیعی هزینه‌های عملیات خاکی، بتن‌ریزی، و لاینینگ تونل‌ها را به شدت بالا برد و به این پروژه لقب «پرهزینه‌ترین» در میان پروژه‌های ریلی ایران را داده‌اند.

گردآورنده و تلخیص:
فرزانه اسلامی



ویژگی‌های مهندسی متمایز

با وجود چالش‌های فراوان، پروژه راه‌آهن میانه - اردبیل شاهکارهای مهندسی قابل توجهی را به نمایش گذاشته است. این خط ریلی ۱۷۵ کیلومتری شامل ۶۲ تونل به طول کلی ۲۳,۸۱۰ متر و ۲۹ پل بزرگ به طول ۴,۳۰۰ متر است. این تعداد و حجم سازه‌های خاص، این پروژه را در زمره دشوارترین طرح‌های اجرایی کشور قرار داد.

یکی از برجسته‌ترین دستاوردهای مهندسی در این مسیر، احداث پل دره‌ای آرپاچای است که با پایه‌ای به ارتفاع ۸۱ متر (برخی منابع ۸۵ متر) و طول ۲۶۴ متر، بلندترین پایه پل در شبکه ریلی ایران محسوب می‌شود. این پل نه تنها از نظر ابعاد، بلکه از نظر تکنولوژی ساخت نیز حائز اهمیت است. پل سارای، نمونه دیگری از نوآوری‌های مهندسی در این پروژه است. سیستم عرشه آن در بخش‌های اول و سوم از باکس بتنی پیش‌تنیده به روش طره آزاد و در بخش دوم به صورت صندوقه پیش‌تنیده درجا ریخته شده است. فونداسیون پایه‌ها و کوله‌ها نیز از نوع عمیق هستند. این پل در سال ۱۴۰۲ به عنوان پروژه برتر در بیست و یکمین همایش روز بتن توسط انجمن بتن ایران انتخاب شد. این دستاوردها نشان می‌دهد که با وجود دشواری‌های زمین‌شناسی، توان فنی و مهندسی داخلی کشور قادر به اجرای پروژه‌های پیچیده و در سطح جهانی است.

گردآورنده و تلخیص:
مهدی فرجی



20 m
12 x 11 m

4.5m

شاهکار مهندسی

این پروژه به عنوان یک «شاهکار مهندسی» با اتکا به توان داخلی توصیف شده است. این توصیف نشان می‌دهد که مهندسان و متخصصان ایرانی، با وجود موانع طبیعی و مالی، توانسته‌اند راهکارهای خلاقانه و مؤثری برای غلبه بر چالش‌های طراحی و اجرا ارائه دهند. با این حال، این توانایی مهندسی بالا، به طور همزمان با تأخیرات طولانی همراه بوده است. این وضعیت نشان می‌دهد که حتی با وجود قابلیت‌های فنی برجسته، دشواری ذاتی زمین و همچنین عوامل غیرفنی مانند تأمین مالی پایدار، می‌تواند روند تکمیل پروژه را به شدت کند کند. بنابراین، تأخیرها عمدتاً ناشی از کمبود قابلیت مهندسی نیست، بلکه بازتابی از مقیاس عظیم و پیچیدگی بی‌نظیر این پروژه در کنار چالش‌های مدیریتی و مالی است. راه‌آهن میانه - اردبیل برای حداکثر سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت برای قطارهای مسافری و ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت برای قطارهای باری طراحی شده است. این سرعت، در مقایسه با استانداردهای بین‌المللی برای «راه‌آهن سریع‌السیر» که معمولاً از ۲۰۰ تا ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت یا بیشتر آغاز می‌شود، در دسته خطوط ریلی «متعارف مدرن» قرار می‌گیرد. این بدان معناست که این خط برای قطارهای سریع‌السیر به مفهوم جهانی آن طراحی نشده است. انتخاب سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت، احتمالاً یک رویکرد عمل‌گرایانه در طراحی بوده است.

گردآورنده و تلخیص:
فاطمه سیدحاتمی



حمل و نقل کالا و مسافر

راه آهن میانه - اردبیل با هدف اتصال استان اردبیل به شبکه ریلی کشور برای جابجایی مسافر و بار طراحی شده است. پیش‌بینی می‌شود در سال‌های اولیه بهره‌برداری، این خط سالانه ۶۰۰ هزار مسافر و ۲.۵ میلیون تن بار را جابجا کند. این ظرفیت در سال بیستم بهره‌برداری به ۱.۵ میلیون مسافر و ۴ میلیون تن بار افزایش خواهد یافت. این پروژه مزایای اقتصادی متعددی را نوید می‌دهد، از جمله کاهش مصرف سوخت، کاهش استهلاک ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، و افزایش ایمنی و کاهش تصادفات جاده‌ای. حمل و نقل ریلی به طور کلی برای جابجایی حجم بالای کالا، اقتصادی‌تر و ایمن‌تر از حمل و نقل جاده‌ای است. بنابراین، راه‌اندازی این خط می‌تواند به کاهش هزینه‌های کلی حمل و نقل در منطقه کمک کند، اگر چه آمار دقیقی در این زمینه در منابع موجود نیست اما یکی از اهداف کلان پروژه راه آهن اردبیل، ایجاد اشتغال پایدار و کاهش محرومیت در مناطق کمتر توسعه یافته استان است. در مرحله ساخت، این پروژه فرصت‌های شغلی را فراهم کرد و حدود ۶۰۰ نفر در این پروژه مشغول به کار بودند، در حالی که ظرفیت اشتغال‌زایی آن تا ۳۰۰۰ نفر برآورد شده بود. این شکاف عمده در اشتغال‌زایی، عمدتاً به دلیل کمبود مداوم اعتبارات و تأخیر در پرداخت‌ها به پیمانکاران بود. فراتر از اشتغال مستقیم در ساخت و ساز، انتظار می‌رفت راه آهن با توسعه زیرساخت‌های لازم، به رشد اقتصادی، صنعتی و گردشگری استان کمک کرده و به طور غیرمستقیم فرصت‌های شغلی جدیدی را در بخش‌های مختلف ایجاد کند. این توسعه می‌تواند به بهبود وضعیت اقتصادی کلی استان و کاهش نرخ بیکاری کمک کند.

گردآورنده و تلخیص:
زینب سیدحاتمی



توجیه اقتصادی و نرخ بازگشت سرمایه

یک نکته مهم در این بحث، تغییر در مبنای توجیه اقتصادی اولیه است. در سال ۱۳۸۲ (۲۰۰۳ میلادی)، مطالعات توجیهی این طرح بر اساس احداث یک کارخانه فولاد بسیار بزرگ در اردبیل انجام شد که قرار بود حجم عظیمی از بار را جابجا کند. اما این کارخانه در نهایت در مقیاس بسیار کوچک‌تری ساخته شد. این تغییر اساسی در فرض اولیه، توجیه اقتصادی پروژه را به چالش می‌کشد. در نتیجه، مزایای پروژه اکنون بیشتر به حمل‌ونقل مسافر، صادرات محصولات کشاورزی و پتانسیل ترانزیتی آینده متکی است که ممکن است نرخ بازگشت سرمایه متفاوتی داشته باشند. با وجود این تردیدها، مقامات استانی اردبیل به طور مداوم بر توجیه اقتصادی مسیر انتخابی تأکید می‌کنند و آن را برای توسعه منطقه حیاتی می‌دانند. پروژه به طور مستمر از ردیف‌های اعتباری ملی و فاینانس بانکی تأمین مالی شده است. در مقطعی، ۱۵ هزار میلیارد ریال (۱۵۰۰ میلیارد تومان) اعتبار از ردیف ملی تخصیص یافته و مبلغ قابل توجه ۳۱ هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال (۳۱۲۰ میلیارد تومان) نیز از بودجه ملی و مولدسازی دارایی‌ها تصویب شده بود. عدم ارائه ارقام صریح برای نرخ بازگشت سرمایه (ROI) در منابع موجود، در کنار تخصیص‌های مالی کلان، نشان می‌دهد که تداوم پروژه بیش از آن که بر اساس محاسبات دقیق سودآوری مالی باشد، از الزامات سیاسی و اجتماعی نشأت می‌گیرد. این پروژه به عنوان یک طرح ملی، نماد توسعه منطقه‌ای و پاسخ به مطالبه عمومی تلقی می‌شود و دولت‌ها برای تکمیل آن، فارغ از توجیه اقتصادی صرف، متعهد بودند.

گردآورنده و تلخیص:
فرزانه اسلامی



نقش استراتژیکی در زنجیره تأمین

راه آهن اردبیل نقش استراتژیکی در زنجیره تأمین صنایع کشاورزی و صادراتی منطقه ایفا خواهد کرد. این خط ریلی، حمل و نقل مواد اولیه مورد نیاز کارخانه ذوب آهن اردبیل از بنادر جنوبی را تسهیل می کند. استان اردبیل، به ویژه منطقه مغان، یکی از قطب های مهم کشاورزی کشور است که سالانه بیش از ۴.۵ میلیون تن محصولات کشاورزی تولید می کند و پیش بینی می شود با بهره برداری از پایاب سد خداآفرین، این میزان به ۵.۵ میلیون تن افزایش یابد. راه آهن می تواند این محصولات را به اقصی نقاط کشور و همچنین به بازارهای بین المللی صادر کند. طرح توسعه خط ریلی به سمت مغان، پارس آباد و مرز بیله سوار، این راه آهن را به یک خط استراتژیک برای صادرات و تجارت با کشورهای حوزه روسیه و قفقاز تبدیل می کند. این مسیر می تواند کریدور ریلی شمال - جنوب کشور را تکمیل کرده و کشورهای آسیای شرقی را از طریق ریل به همسایگان شمال غربی ایران متصل سازد. این اتصال ریلی، ضمن کاهش هزینه ها و زمان حمل و نقل، به افزایش رقابت پذیری محصولات کشاورزی و صنعتی اردبیل در بازارهای منطقه ای و بین المللی کمک شایانی خواهد کرد. تکمیل راه آهن اردبیل، اصلی ترین و دیرینه ترین مطالبه مردم استان اردبیل بود. این پروژه به یک نماد از توسعه و پیشرفت برای مردم منطقه تبدیل شده و انتظار برای شنیدن سوت قطار، بیش از دو دهه طول کشید.

گردآورنده و تلخیص:
مهدی فرجی



تأثیر بر مهاجرت، گردشگری و توسعه شهری

راه‌آهن اردبیل پتانسیل قابل توجهی برای تأثیرگذاری بر ابعاد اجتماعی و فرهنگی استان دارد که یکی از مهم‌ترین تأثیرات پیش‌بینی شده، رونق و توسعه گردشگری در استان است. مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز صراحتاً اعلام کرده است که گردشگری ریلی از اهداف اصلی این پروژه بوده و بهبود دسترسی ریلی، می‌تواند تعداد گردشگران داخلی و خارجی را افزایش داده و به توسعه زیرساخت‌های گردشگری و ایجاد فرصت‌های شغلی در این بخش کمک کند. این پروژه همچنین با ایجاد زیربنای لازم، به توسعه اقتصادی، صنعتی و کاهش محرومیت در مناطق کمتر توسعه‌یافته استان کمک می‌کند. این توسعه همه‌جانبه می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی مردم و کاهش مهاجرت از استان منجر شود. اگر چه داده‌های مستقیمی در مورد تأثیر راه‌آهن بر مهاجرت در منابع موجود نیست، اما بهبود شرایط اقتصادی و افزایش فرصت‌های شغلی، به طور معمول، مهاجرت معکوس را تشویق و از مهاجرت جوانان جلوگیری می‌کند. از منظر توسعه شهری، راه‌آهن می‌تواند به عنوان یک کاتالیزور عمل کند. اتصال به شبکه ریلی، موقعیت استراتژیک شهر اردبیل را تقویت کرده و آن را به یک قطب حمل‌ونقل و لجستیک در منطقه تبدیل می‌کند. این امر می‌تواند منجر به رشد مناطق صنعتی و تجاری در اطراف ایستگاه‌ها، توسعه مناطق مسکونی جدید و بهبود خدمات شهری شود.

گردآورنده و تلخیص:
فرهاد قنبری



دلایل طولانی شدن اجرا

ایده اولیه احداث راه‌آهن اردبیل به اوایل دهه ۱۳۸۰ (حدود سال ۲۰۰۳) بازمی‌گردد، زمانی که توجیه اصلی آن برپایه ساخت یک کارخانه فولاد بسیار بزرگ در اردبیل استوار بود. عملیات اجرایی خط میانه-اردبیل به طور رسمی در سال ۱۳۸۴ (۲۰۰۵ میلادی) آغاز شد. با این حال، این پروژه از همان ابتدا با تأخیرهای طولانی و بی‌سابقه‌ای مواجه شد که آن را به یک پروژه ۲۰ ساله تبدیل کرد.

پیچیدگی فنی و جغرافیایی: مسیر راه‌آهن اردبیل-میانه به دلیل عبور از مناطق کوهستانی و تپه‌ماهورهای صعب‌العبور، نیازمند عملیات مهندسی گسترده‌ای از جمله احداث ۶۲ تونل و ۲۹ پل بزرگ است. این شرایط، به طور ذاتی زمان‌بر و پرهزینه است. همچنین، گزارش‌هایی از ریزش تونل‌ها و رانش پایه‌های پل‌ها نشان‌دهنده چالش‌های ژئوتکنیکی پیش‌بینی نشده بود.

کمبود ونوسانات اعتباری: مهم‌ترین عامل تأخیرها در پروژه‌های بزرگ راه‌آهن، عدم تأمین اعتبار کافی و عدم پرداخت به موقع مبالغ مالی به پیمانکاران بود. پروژه راه‌آهن اردبیل نیز از این قاعده مستثنی نبوده و با تنگناهای اعتباری و بدهی‌های معوق به پیمانکاران مواجه بود که این نوسانات مالی، روند اجرایی را به کندی کشانده و بارها متوقف کرد.

گردآورنده و تلخیص:
غلامحسین دیده‌بان



دلایل طولانی شدن اجرا

تغییرات در توجیه اقتصادی اولیه: همان طور که پیشتر ذکر شد، توجیه اولیه پروژه بر پایه ساخت یک کارخانه فولاد بزرگ بود که در مقیاس کوچک‌تری محقق شد. این تغییر، نیاز به بازنگری در توجیه اقتصادی و شاید تغییر اولویت‌ها را ایجاد کرد.

سیاسی شدن پروژه: پروژه راه‌آهن اردبیل به شدت سیاسی شده است. هر دولت جدیدی که روی کار می‌آید، وعده تکمیل آن را می‌دهد و این پروژه به آزمونی حیثیتی برای دولت‌ها تبدیل شد. این سیاسی شدن می‌تواند به جای برنامه‌ریزی بلندمدت و پایدار، به وعده‌های کوتاه‌مدت و تخصیص‌های اعتباری مقطعی منجر شود که در نهایت به تأخیر بیشتر دامن می‌زد. حتی شهادت رئیس‌جمهور نیز به عنوان عاملی برای خروج پروژه از برنامه زمان‌بندی ذکر شده است.

این الگوی تکراری از وعده‌ها و تأخیرها، نشان‌دهنده سیاسی شدن پروژه‌های زیرساختی بزرگ است. هر دولتی تلاش می‌کند تکمیل این پروژه را به عنوان دستاورد خود معرفی کند، اما عدم وجود یک برنامه جامع و پایدار و نوسانات مالی، مانع از تحقق سریع آن می‌شود. پروژه راه‌آهن اردبیل به طور کلی از حمایت قوی مقامات استانی، نمایندگان مجلس و مردم منطقه برخوردار است. این گروه‌ها، تکمیل راه‌آهن را به عنوان یک مطالبه اصلی و حق مسلم مردم استان می‌دانند و بر اهمیت آن برای توسعه منطقه‌ای، افزایش اشتغال، و رونق گردشگری تأکید می‌کنند.



یکپارچگی شبکه ملی

پروژه راه آهن اردبیل - میانه به دلیل ماهیت کوهستانی و صعب‌العبور خود، یکی از پیچیده‌ترین و پرهزینه‌ترین پروژه‌های ریلی در ایران محسوب می‌شد. این پیچیدگی مهندسی، آن را با پروژه‌هایی که در مناطق دشوارتر جغرافیایی ساخته شده‌اند، قابل مقایسه می‌سازد. به عنوان مثال، راه آهن سراسری ایران که در دوران رضاشاه ساخته شد و دارای ۲۳۰ تونل و ۴۱۰۰ پل بود، در زمان خود گران‌ترین پروژه صنعتی ایران محسوب می‌شد. هزینه‌های ساخت راه آهن در مناطق کوهستانی ایران به طور کلی بسیار بالاست؛ به عنوان مثال، احداث هر کیلومتر خط آهن می‌تواند بالغ بر ۲۰ میلیارد تومان هزینه داشته باشد. در سال ۱۳۹۳، هزینه ساخت هر کیلومتر راه آهن بین ۵ تا ۷ میلیارد تومان برآورد شده بود که با تورم و افزایش قیمت‌ها، این رقم به مراتب بیشتر شده است. از نظر زمان اجرا، پروژه اردبیل - میانه با بیش از ۲۰ سال ساخت، در مقایسه با بسیاری از پروژه‌های ریلی مشابه در ایران و حتی منطقه، زمان برتر بوده است. تأخیر در پروژه‌های بزرگ راه آهن یک موضوع رایج در سراسر جهان است و اغلب به عدم تأمین اعتبار و برنامه‌ریزی نامناسب بازمی‌گردد. این پروژه به دلیل طولانی شدن، به عنوان یک نمونه از پروژه‌هایی با تأخیر طولانی در ایران شناخته می‌شود. در بحث طراحی، راه آهن اردبیل - میانه با ۶۲ تونل و ۲۹ پل بزرگ، از نظر تعداد و مقیاس سازه‌های خاص، در میان پروژه‌های ریلی کشور برجسته است. پل آریچای با ارتفاع ۸۱ تا ۸۵ متر، بلندترین پایه پل ریلی کشور را دارد. این ویژگی‌ها نشان‌دهنده چالش‌های طراحی و اجرای منحصر به فرد این مسیر در مقایسه با خطوط ریلی در مناطق هموارتر است.

گردآورنده و تلخیص:
فاطمه سیدحاتمی



دسترسی به ایستگاهها

این خط ریلی شامل هفت ایستگاه میانه، سبزآباد، فیروزآباد، گنجگاه، مهماندوست و اردبیل است که ایستگاه اصلی آن در فاصله ۱۰ کیلومتری شرق شهر اردبیل، در نزدیکی روستای آقباقر واقع شده است. این موقعیت، دسترسی به شهر را برای مسافران و حمل بار نیازمند برنامه‌ریزی حمل‌ونقل مکمل شهری می‌کند. ایستگاه اصلی راه‌آهن اردبیل در فاصله ۱۰ کیلومتری شرق شهر اردبیل، در نزدیکی روستای آقباقر در دست احداث است. این موقعیت، دسترسی مستقیم مردم بومی به ایستگاه را نیازمند برنامه‌ریزی برای حمل‌ونقل عمومی مکمل می‌کند. در حال حاضر، جزئیات دقیقی درباره برنامه‌های حمل‌ونقل عمومی برای اتصال ایستگاه به مرکز شهر و مناطق اطراف در منابع موجود نیست. با این حال، وزیر راه و شهرسازی بر ارائه تمام خدمات ایستگاهی و ریلی تأکید کرده است که به طور ضمنی شامل تدابیر دسترسی نیز می‌شود.

گردآورنده و تلخیص:
زینب سیدحاتمی



مزایای استراتژیک اقتصادی

راه آهن میانه - اردبیل به عنوان بخشی از کریدور شمال- جنوب ایران شناخته می‌شود. تکمیل این خط ریلی، استان اردبیل را برای اولین بار به شبکه ریلی سراسری کشور متصل کرد که از این رو، گام مهمی در یکپارچه‌سازی حمل‌ونقل در کشور محسوب می‌شود. این اتصال ریلی، پتانسیل حمل‌ونقل بار و مسافر را در منطقه شمال غرب کشور به طور چشمگیری افزایش می‌دهد. برای استان اردبیل که یکی از قطب‌های کشاورزی است و سالانه میلیون‌ها تن محصول تولید می‌کند، دسترسی به شبکه ریلی به معنای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش سرعت جابجایی کالا، و دسترسی آسان‌تر به بازارهای ملی و بین‌المللی است. این امر به ویژه برای صنایع استان، مانند کارخانه ذوب آهن اردبیل، که نیاز به حمل مواد اولیه از بنادر جنوبی دارد، حیاتی است.

گردآورنده و تلخیص:
فرهاد قنبری

اتصال ریلی اردبیل به مرز بیله‌سوار: این اتصال تأثیر عمیقی بر روابط تجاری و حمل‌ونقل با جمهوری آذربایجان و کشورهای حوزه قفقاز و روسیه خواهد داشت. این مسیر می‌تواند به عنوان یک خط استراتژیک برای صادرات و تجارت عمل کرده و بار تولیدی محصولات کشاورزی استان اردبیل را به بازارهای خارجی برساند. همچنین، این اتصال می‌تواند به کوتاه‌تر شدن کریدور شمال-جنوب کمک کند و مسیر ریلی مسکو تا بندر امام را تسهیل نماید. در حال حاضر، بیله‌سوار فاقد راه آهن است، اما طرح احداث خط اردبیل-پارس‌آباد که از نزدیکی بیله‌سوار عبور می‌کند، در دست بررسی است. این اتصال، پتانسیل ترانزیتی ایران را به طور قابل توجهی ارتقا می‌دهد و اردبیل را به یک حلقه کلیدی در کریدورهای بین‌المللی تبدیل می‌کند.



مزایای استراتژیک اقتصادی

توسعه راه آهن به سمت بندر انزلی از طریق خلخال: منابع موجود به طور مستقیم به طرح راه آهن اردبیل-خلخال-بندر انزلی اشاره نمی کنند. اما اتصال ریلی به بندر انزلی و بندر کاسپین، اقتصاد منطقه گیلان را متحول می کند و می تواند به توسعه صادرات استان اردبیل از طریق دریای خزر کمک شایانی کند. این مسیر می تواند به عنوان یک کریدور شرقی-غربی برای اردبیل عمل کرده و دسترسی آن را به بنادر شمالی و از آنجا به بازارهای بین المللی از طریق دریا فراهم آورد. مسیر جاده های اردبیل-خلخال نیز وجود دارد که حدود ۱۱۲ کیلومتر است.

بعد از توسعه راه آهن میانه-اردبیل به سمت مغان و مرز بيله سوار، استان اردبیل می تواند به یکی از چهار کریدور اصلی شمال- جنوب جمهوری اسلامی ایران تبدیل شده و این امر، نقش بسزایی در ترانزیت و حمل و نقل بین المللی ایفا خواهد کرد که می تواند کشورهای آسیای شرقی را از طریق ریل به کشورهای همسایه شمال غربی متصل کند. از نظر فنی، فاصله اردبیل تا پارس آباد از نظر توپوگرافی پیچیدگی زیادی ندارد و در مقایسه با مسیر میانه - اردبیل، هموارتر بوده و این امر می تواند هزینه و زمان اجرای آن را کاهش دهد. در مقایسه با خط رشت - آستارا، برخی کارشناسان پیشنهاد کرده اند که اتصال راه آهن از طریق اردبیل به آستارا (۷۵ کیلومتر) به دلیل فاصله کمتر و زمین های صاف تر، مقرون به صرفه تر و از نظر زیست محیطی کم تأثیرتر (پوشش گیاهی کمتر) خواهد بود. این مسیر می تواند هزینه سرمایه گذاری را تا یک سوم کاهش دهد.



ملاحظات زیست‌محیطی

مسیر راه‌آهن میانه - اردبیل از مناطق با تنوع زیستی و اکولوژیکی حساس عبور می‌کند. جنگل فندقلو، که در نزدیکی اردبیل قرار دارد و بخشی از جنگل‌های هیرکانی ثبت شده در یونسکو است، یک اکوسیستم مهم با گونه‌های گیاهی و جانوری نادر محسوب می‌شود. اگرچه منابع موجود به طور مستقیم به آسیب‌های خاص ناشی از ساخت راه‌آهن به جنگل فندقلو اشاره نمی‌کنند، اما پروژه‌های بزرگ زیرساختی در نزدیکی چنین مناطق حساسی، به طور ذاتی نگرانی‌های زیست‌محیطی را افزایش می‌دهند.

تهدیدات عمومی برای جنگل فندقلو شامل استفاده بی‌رویه گردشگران، رهاسازی زباله، و تخریب زیستگاه‌ها است. بحث‌ها در مورد سایر پروژه‌های ریلی، مانند راه‌آهن رشت-آستارا، که نگرانی‌هایی درباره تخریب جنگل‌های هیرکانی را مطرح کرده است، نشان می‌دهد که این دست نگرانی‌ها برای پروژه‌های ریلی در مناطق جنگلی ایران، رایج است.

در اهداف پروژه راه‌آهن میانه - اردبیل، به ترابری سبز و حفظ محیط‌زیست اشاره شده است. این بیانگر تعهد رسمی به کاهش اثرات منفی زیست‌محیطی است. به طور کلی، پروژه‌های زیرساختی بزرگ باید شامل برنامه‌های مدیریت پسماند، کنترل آلودگی هوا و آب، و حفاظت از زیستگاه‌ها باشند.

گردآورنده و تلخیص:
مهدی فرجی



ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و نتایج آن

پروژه‌های بزرگ راه‌آهن در ایران ملزم به انجام ارزیابی اثرات زیست‌محیطی (EIA) هستند. تأییدیه سازمان حفاظت محیط‌زیست یکی از شروط لازم برای اجرای چنین طرح‌هایی است. در استان اردبیل، اداره کل حفاظت محیط‌زیست به طور فعال در تهیه و ارائه گزارش‌های EIA برای طرح‌های مختلف، از جمله صنعتی و خدماتی، مشارکت دارد.

تصویب طرح احداث راه‌آهن میانه- اردبیل توسط شورای اقتصاد در سال ۱۳۸۹ (۲۰۱۰ میلادی)، مشروط به اخذ تأییدیه سازمان حفاظت محیط‌زیست بوده است. این نشان می‌دهد که فرآیند EIA به عنوان یک گام قانونی در مراحل اولیه پروژه انجام شده است. با این حال، نتایج مشخص یا جزئیات گزارش EIA برای پروژه راه‌آهن اردبیل - میانه در منابع موجود ارائه نشده است. این عدم افشای عمومی نتایج EIA و تدابیر خاص اتخاذ شده، می‌تواند به عنوان یک شکاف بین تعهدات رویه‌ای و شفافیت عملی تلقی شود. این وضعیت ممکن است نگرانی‌هایی را در مورد میزان دقیق ارزیابی‌ها و اثربخشی راهکارهای کاهش اثرات زیست‌محیطی، به ویژه در نزدیکی مناطق حساس مانند جنگل فندقلو، ایجاد کند. شفافیت بیشتر در این زمینه می‌تواند به افزایش اعتماد عمومی و اطمینان از رعایت استانداردهای زیست‌محیطی کمک کند.

گردآورنده و تلخیص:
فرهاد قنبری



* تحلیل اخبار استان های مرزی و کشورهای همسایه
* اطلاع رسانی تخصصی و دقیق مسایل و مشکلات مرز
* انعکاس فعالیت ارگان های ذی ربط مرزی، مرزبانی،
گمرکات، بنادر، پایانه ها، بازارچه های مرزی، صادرات و
واردات، حمل و نقل و گردشگری و ...

پرتال تحلیلی خبری اخبار مرز



ولین رسانه تخصصی مرز در کشور



MARZNEWS.ir

گزارش تصویری از روند ساخت،

ریل گذاری تاراه اندازی آزمایشی

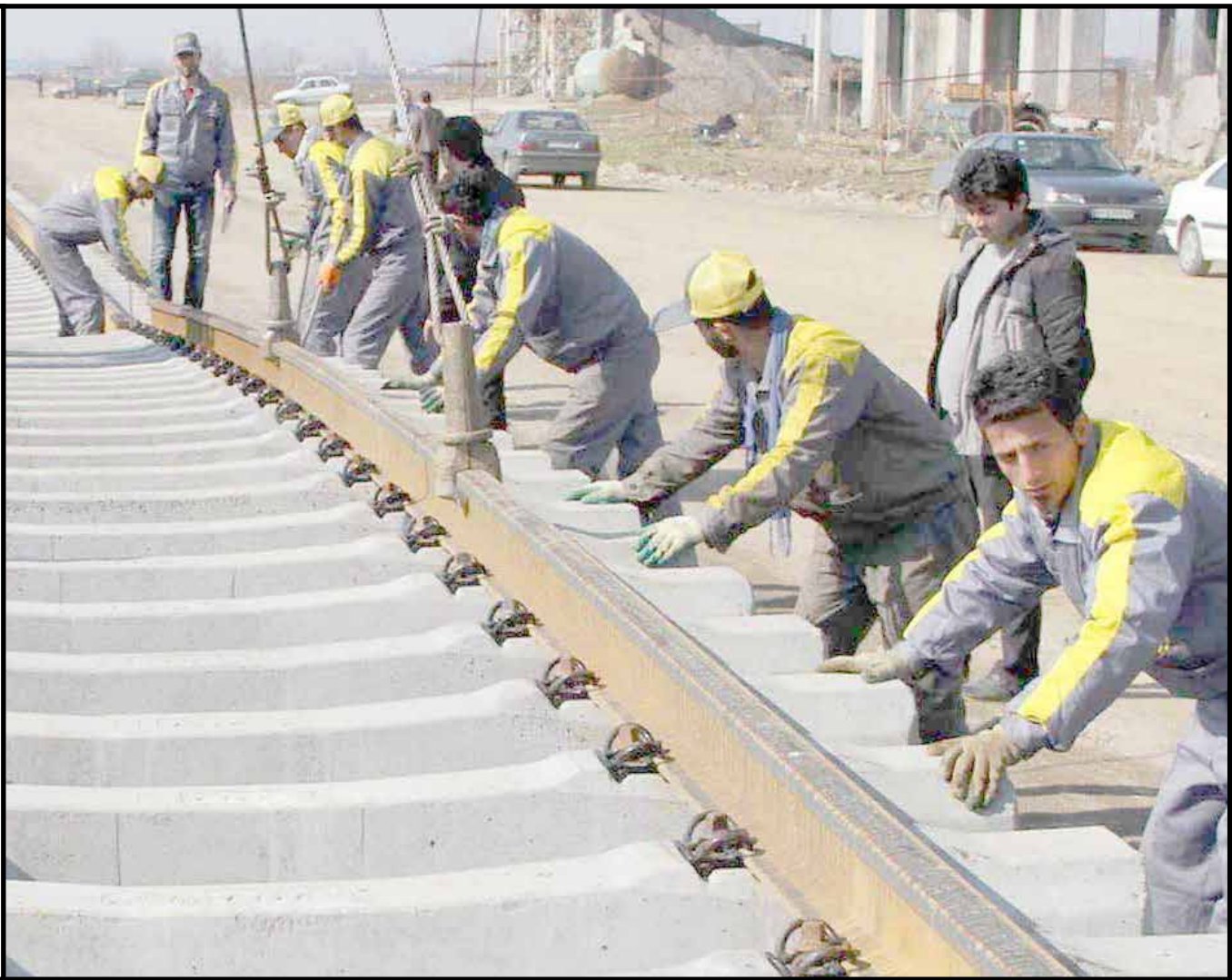
راه آهن اردبیل - میانه









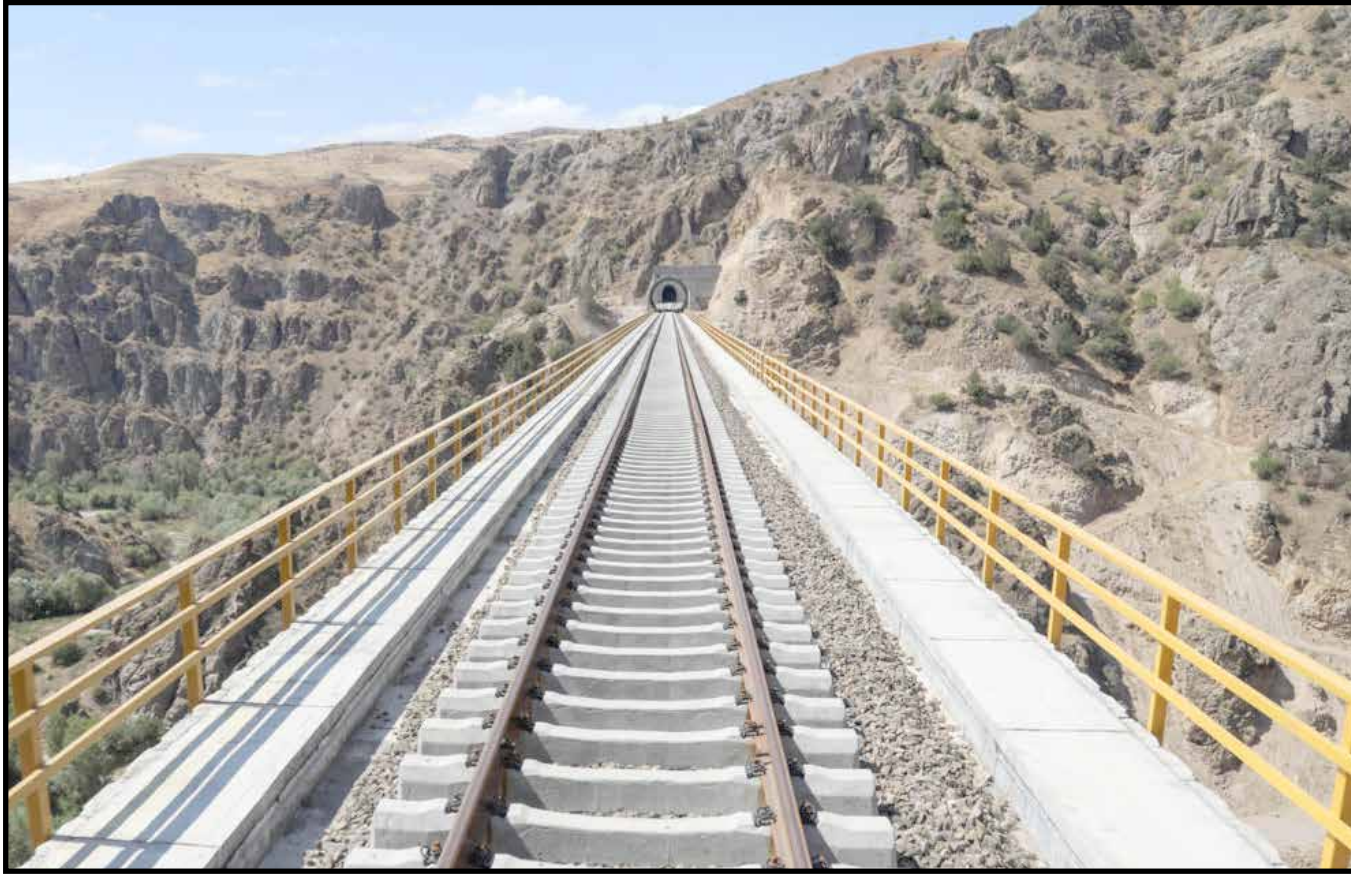














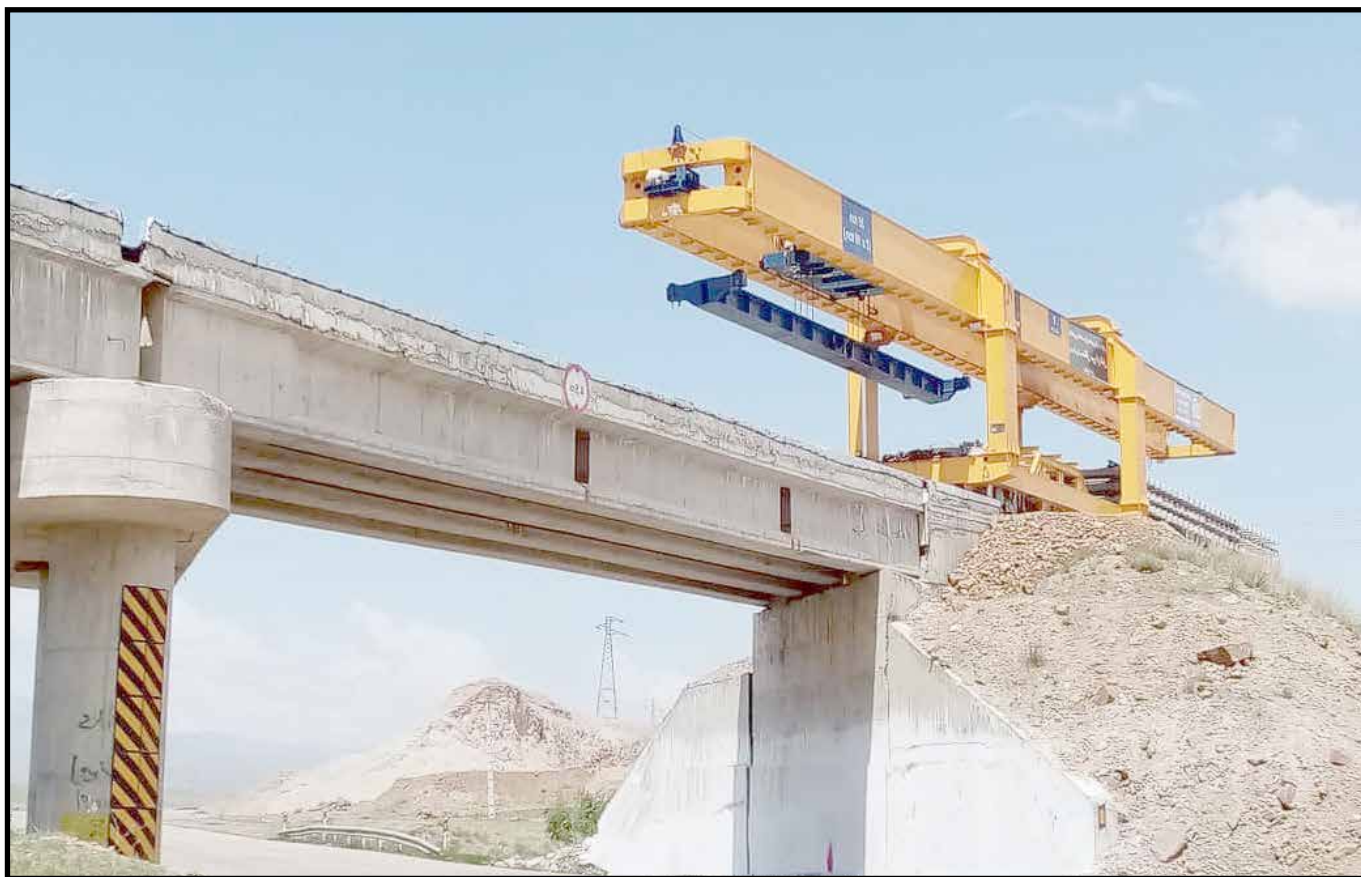






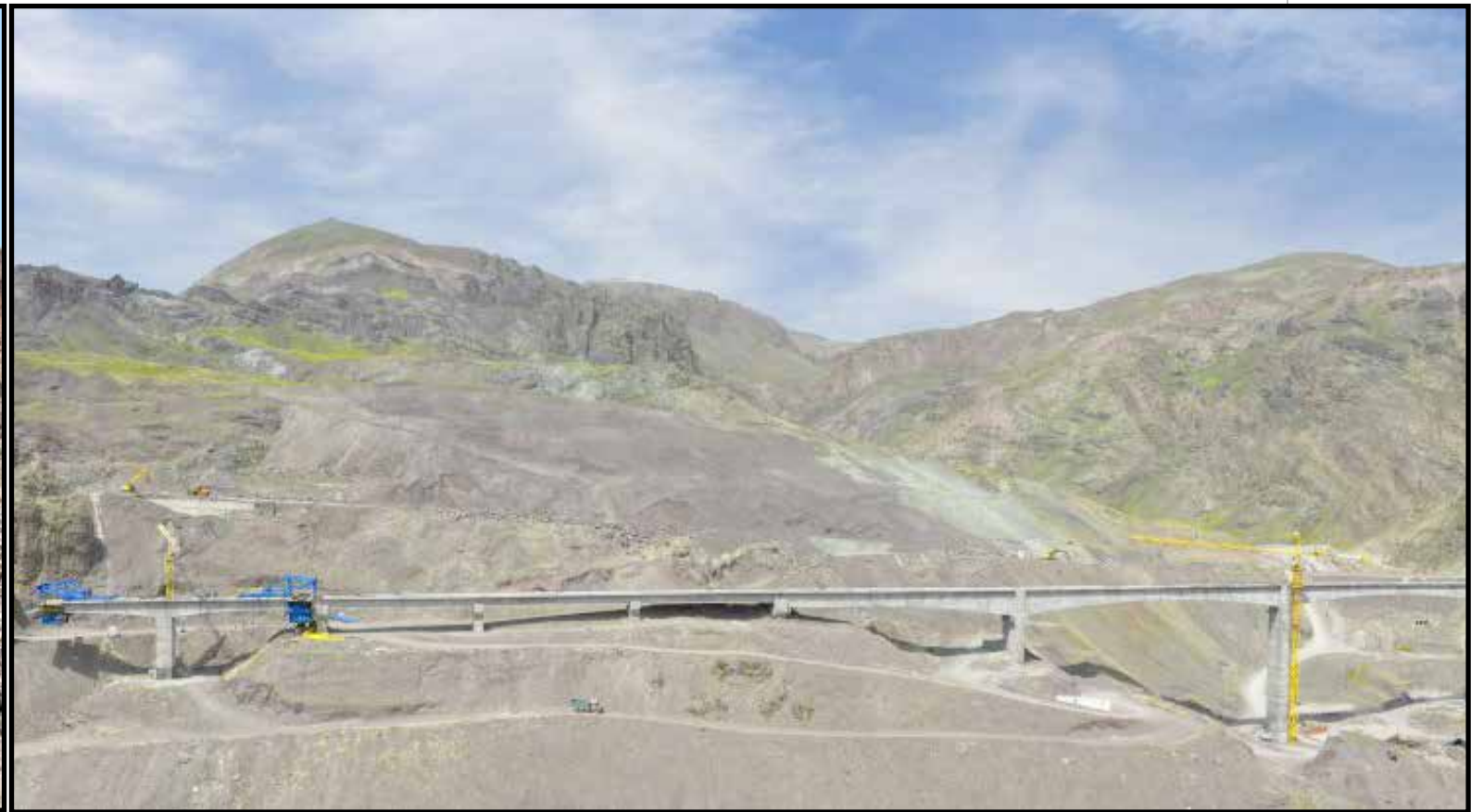






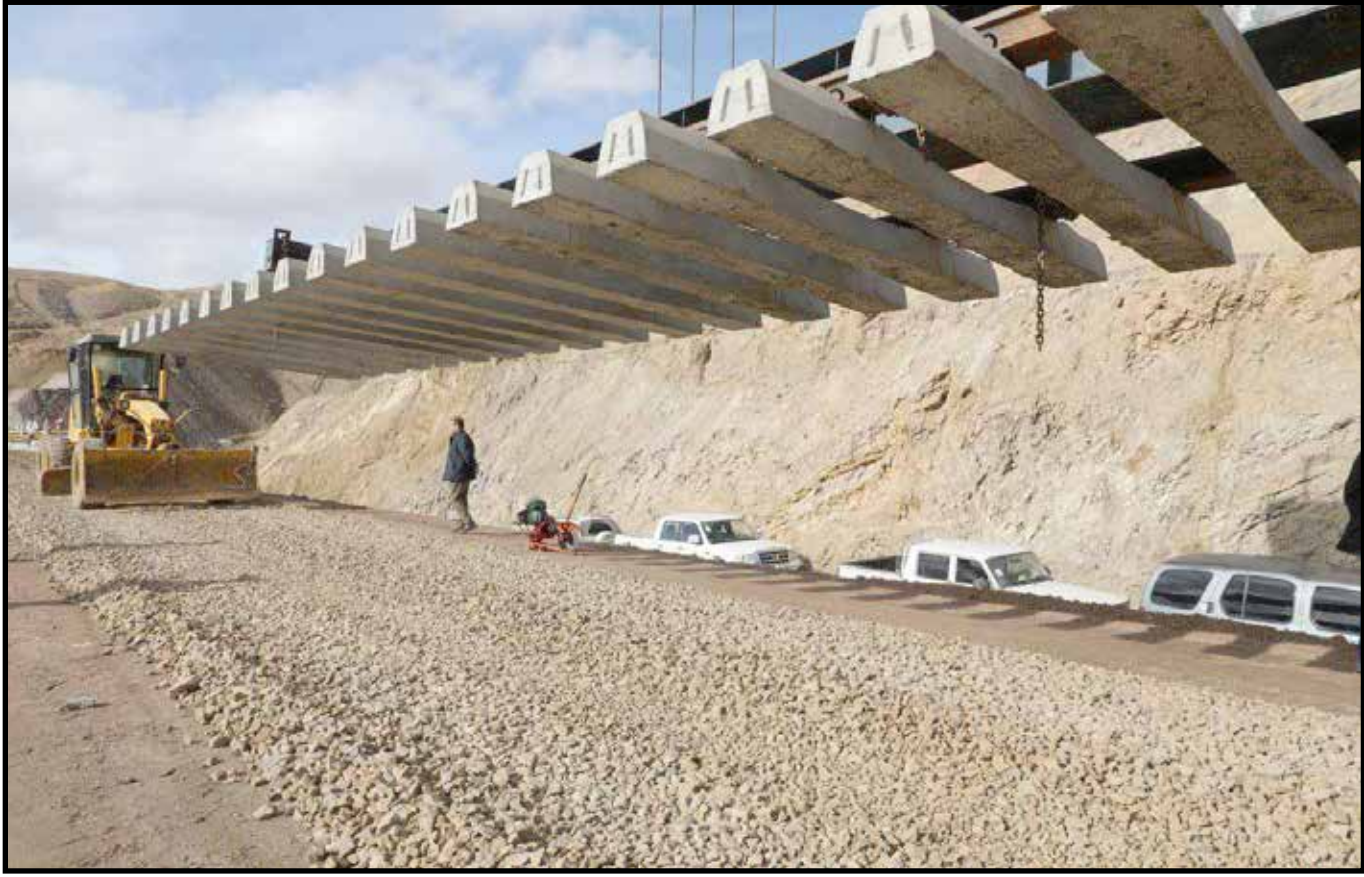








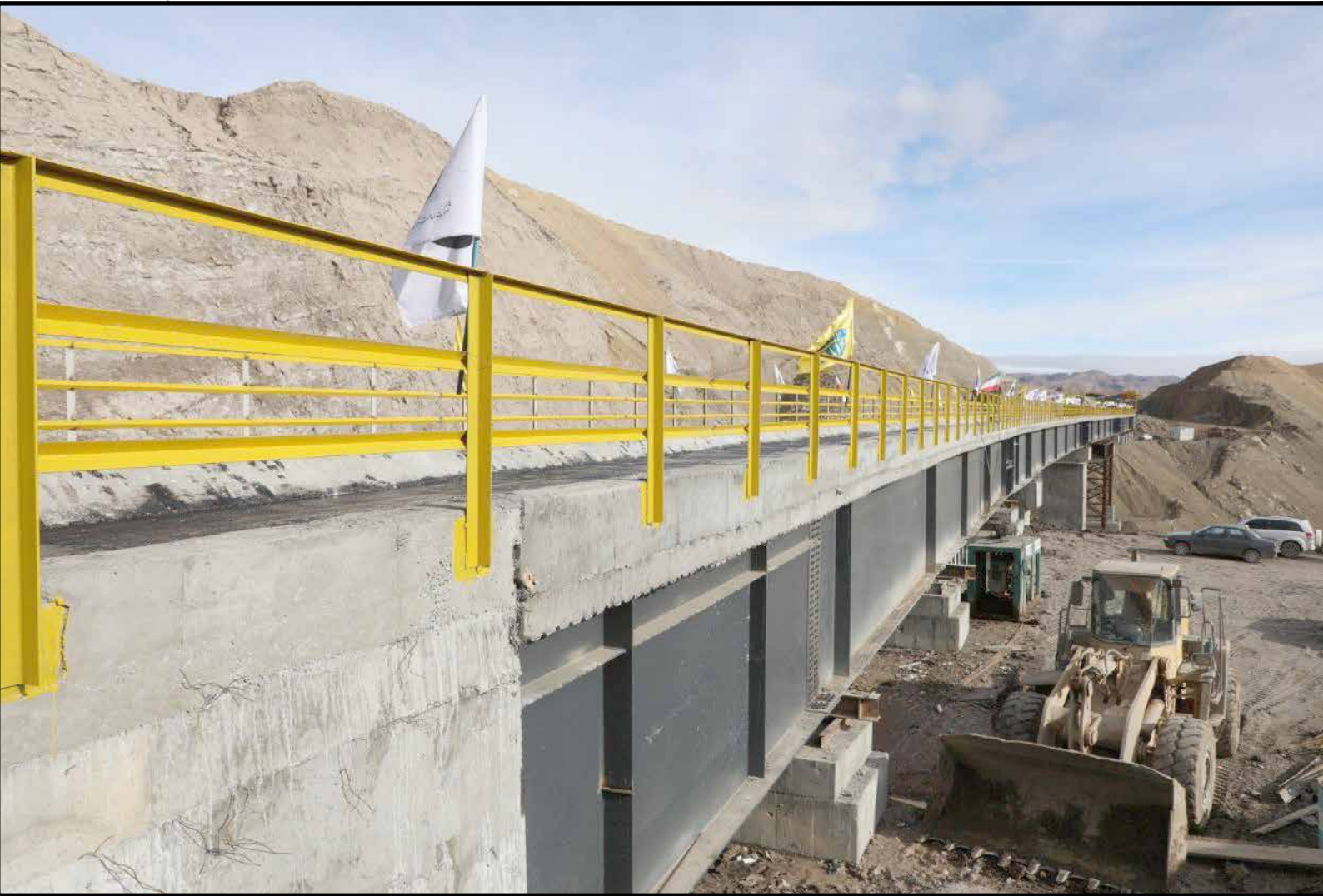








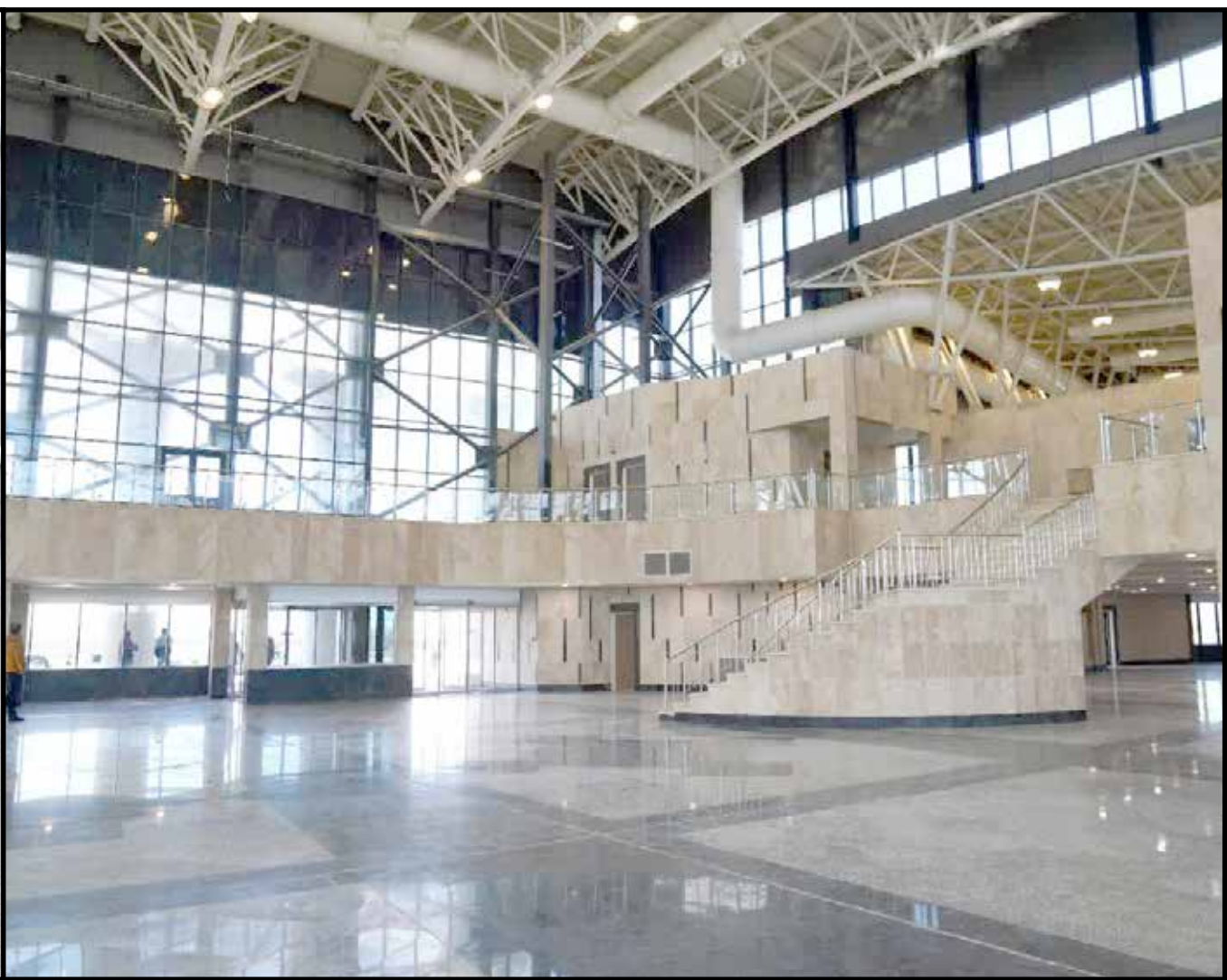






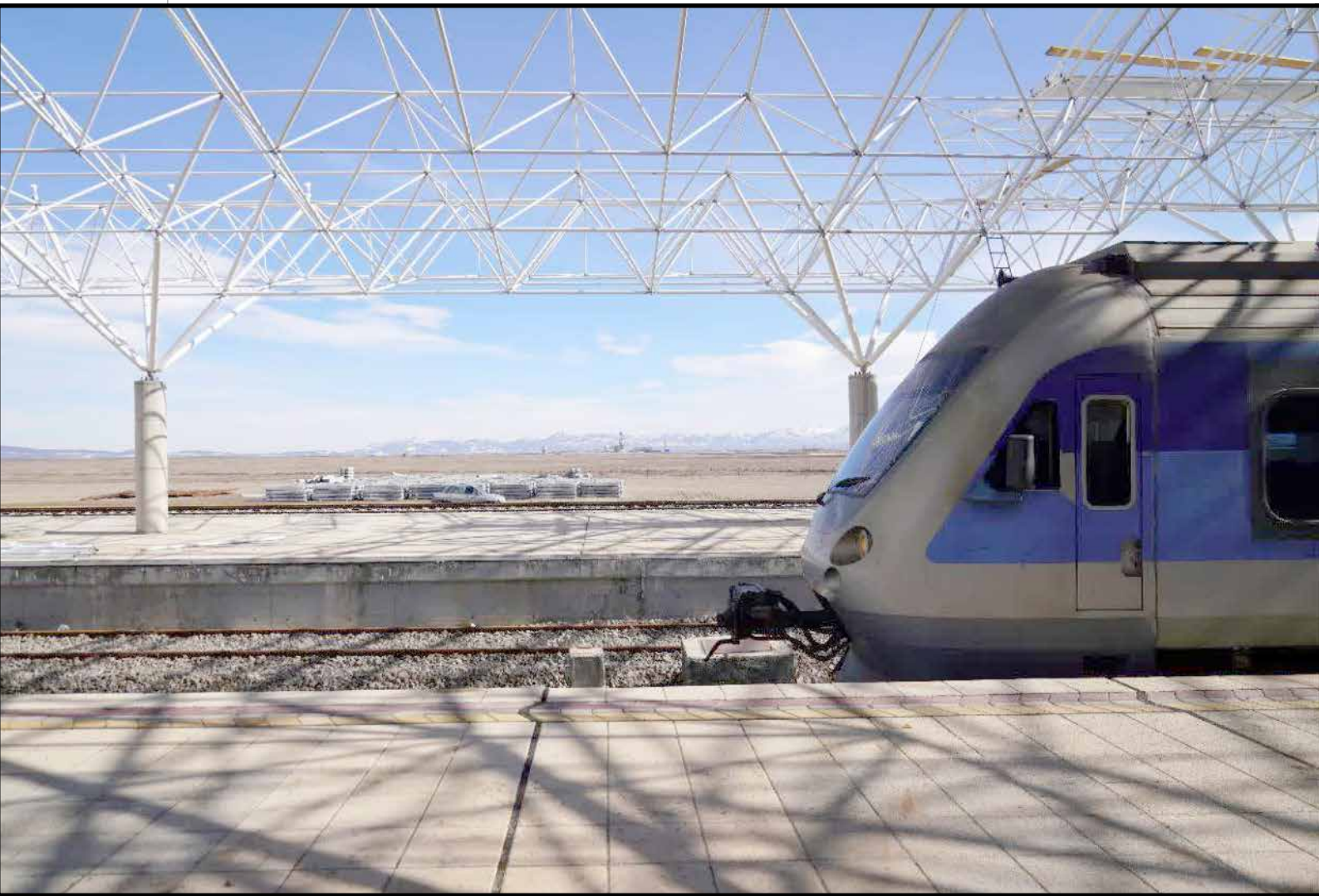








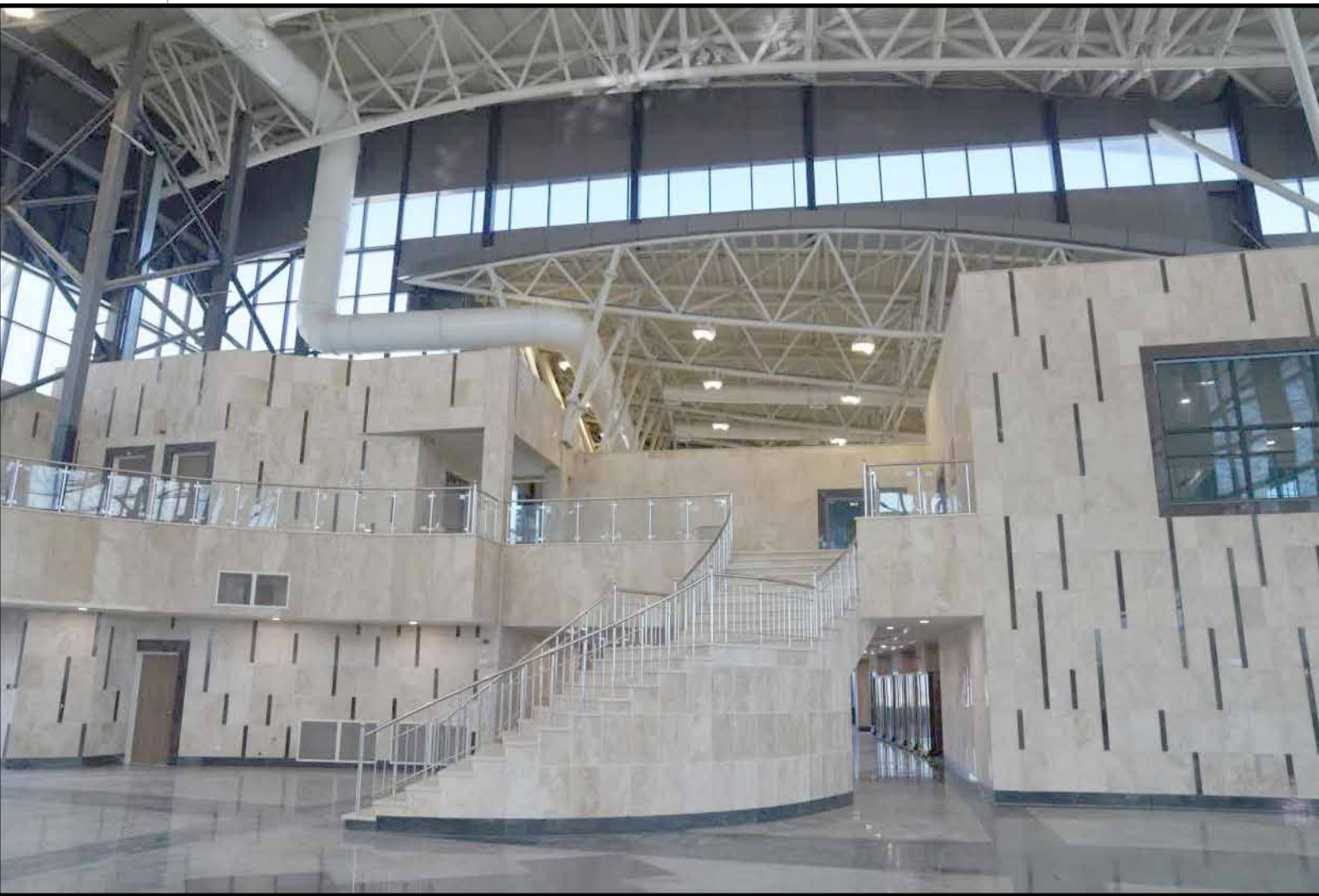




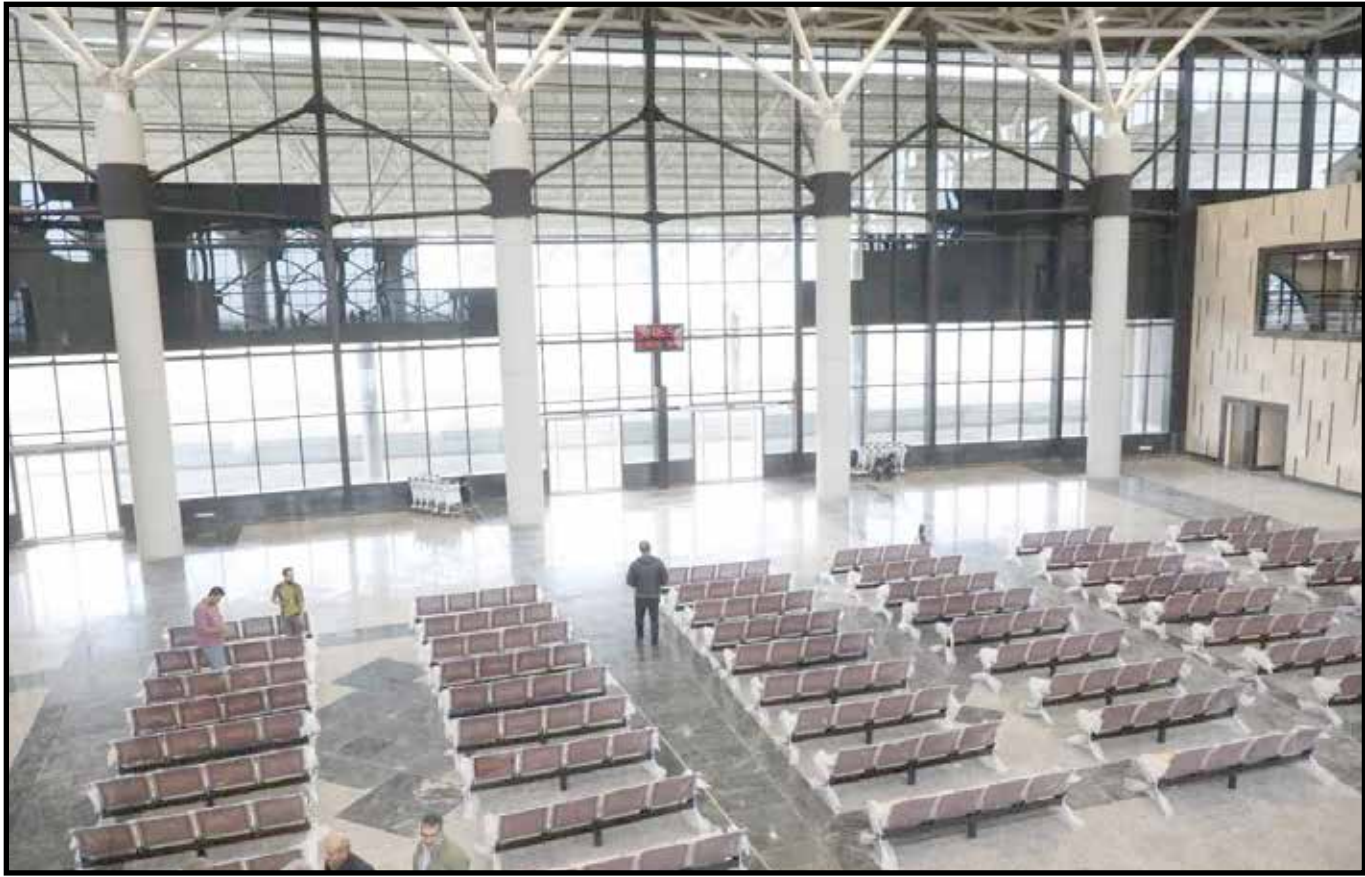




















دیده بان مرز

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: مهندس محمدنقی دیده بان
سر دبیر: فرهاد قنبری

چشم انداز ما؛ تبدیل شدن به مرجع رسانه‌ای ایران زمین است

- * تلاش در جهت حفظ و حراست از ارزش‌ها و دستاوردهای والای انقلاب اسلامی ایران
- * افشای برنامه‌ها و توطئه‌های استکبار جهانی در قبال نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران
- * انعکاس صادقانه اخبار و رویدادهای خبری و تحلیل و بررسی وقایع داخلی و خارجی
- * تلاش در جهت ایجاد همدلی بین اقشار مختلف، اقوام ایرانی و وحدت بین مسلمانان و تقریب مذاهب و آگاه‌سازی در خصوص مقابله با حرکت تفرقه افکنانه در کشور
- * تقویت اقتصاد و معیشت مرزنشینان با تهیه گزارش‌های میدانی، کاربردی و تحلیلی
- * گسترش فرهنگ کار آفرینی در بین مرزنشینان و فرهنگسازی کسب و کارهای نوین
- * فرهنگسازی و تلاش برای تحقق اهداف شعار سال «تولید، پشتیبانی‌ها و مانع زدایی‌ها»

 marznews.ir



+۹۸ ۹۱۲۴۱۶۶۰۹۷

+۹۸ ۲۱۶۶۱۲۹۴۲۶



نشانی دفتر مرکزی: تهران، میدان انقلاب،
ابتدای خیابان کارگر شمالی، خیابان مستعلی،
پلاک ۱۲، طبقه دوم.

www.Marz.News

www.Marznews.com

Email: info@marznews.com