

راه و ترابری

زیر بناهای توسعه استان لرستان ۱

صادق سیفی

راه به درستی شریان حیاتی نام گرفته است. این پدیده، با بروز نخستین نیاز در هر موجود زنده ضرورت وجود می‌یابد؛ بر این پایه، از انسان اولیه که باید در پیرامون خویش مسیری را برای سیر کردن خویش می‌پیمود، تا بشر بلند پروازی که امروز بیکران آسمان‌ها را در می‌نوردد. از مسیرهایی که ناوگان دریایی و هوایی به مدد رایانه‌های پیچیده و بسیار حساس خود ردیابی می‌کنند تا دالان‌های هوایی عبور پرندگان و شنای بی‌وقفه ماهی‌ها در آبراهه‌های تو در توی قعر اقیانوس‌ها. از کھکشان راه خونی در بدن، که شگفت‌انگیزترین معجزه‌ی یک شبکه‌ی ارتباطی است؛ با جاری زیست و سوسوی پیوسته نبض در گره گاه تولید و جذب سفر بی‌توقف میلیاردها گلبول در یک ترابری روان ولی پیچیده، تا پرواز سیال خون خاک در آوند گیاه و ... همه بر نقش راه در فرایند حرکت، تأکید می‌ورزند. بر این اساس، فرض نبود راه، تصور نبود حرکت است و گندی حرکت در یک منطقه همبستگی خطی با بلوکه شدن و به حاشیه رفتن آن منطقه دارد. با این وصف، راه لزوماً با فیزیک صرف و سنجش‌های متداول آن از جمله چگالی‌های مربوط به مساحت و جمعیت تعریف شدنی نیست بلکه با سطح خدمت دهی به بهره‌گیران و ناوگان حمل و نقل یعنی فرایندی که، بارور سازی قابلیت‌های منطقه با تأمین حرکت کالا و مسافر در پهنه سرزمین و پیوند دهی منطقه به بازارهای تولید و مصرف و مراکز زیست و فعالیت در گرو آن است، معنا می‌یابد.

در نگرشی دیگر، راه در یک سلسله مراتب کارکردی، گاه وظیفه رفع پراکندگی کانون‌های داخلی یک منطقه را به عهده دارد، گاه حلقه‌ای است از یک شبکه افقی بین استانی و زمانی یک شبکه



نمایی از راه تهران - خوزستان (منطقه لرستان)

عمودی پیوند دهنده مبادی ورودی و خروجی کالا و مسافر، با هدف اتصال فضای ملی با فضای جهانی.

بر این پایه، یک منطقه علاوه بر شبکه‌های درونی و منطقه‌ای، گاه به علت موقعیت ویژه، بخشی از محورهای عبوری ملی را نیز بر بستر خود گذر می‌دهد که استقرار لرستان بر محور خوزستان از این سنخ است.

می‌توان گفت که لرستان به علت پیوستگی سرزمینی، از دیرگاه‌ها دروازه‌ای اتصال دهنده‌ی خوزستان با ماورای آن بوده که قرارگیری در مسیر راه رسمی شوش به ساردهیس (آناتولی) نمونه‌ای از آن است. در سده‌ی اخیر نیز عبور خط آهن و راه شوسه خوزستان - تهران از این سرزمین بر این موقعیت ویژه تأکید ورزید. بر این اساس از دوران‌های فن آوری‌های ابتدایی تا عصر تکنولوژی پیچیده راه‌سازی، نزدیک‌ترین و کم‌عارضه‌ترین مسیر اتصال دهنده‌ی بخش عمده و حساس سرزمین به خلیج فارس، منطقه لرستان بوده است! دریغ که اکنون جاده خوزستان - لرستان، از وضعی نامناسب رنج می‌برد و هدف این بخش از نوشتار نیز پرداختن به این مقوله است:

۱. تصادف در جاده خوزستان - لرستان به شکل سستی ماندگار، نهادینه شده است، به گونه‌ای که گویی این دو، همزاد یکدیگرند.

۱-۱. بر اساس آمارهای سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، در سال ۱۳۷۴ در این جاده ۸۷۳ مورد تصادف به ثبت رسیده است. در این سال شاخص نرخ تصادف بر کیلومتر در آن ۰/۱۸ بوده که

استان لرستان را در بین استان‌های کشور به مقام ششم - پس از استان‌های پر تردد تهران، گیلان، مازندران، مرکزی، زنجان و قزوین - رسانده است. شاخص شدت تصادف که حاصل تعداد کشته بر اثر تصادف است در این محور ۰/۱۱ بوده که لرستان را در مقام دهم نشانده است. هم چنین در سال ۱۳۷۵ مبلغ ۲۳/۹۸ میلیارد ریال خسارت مالی ناشی از تصادف در این راه حاصل آمده است.

برای ارزیابی نمونه‌ای از وضعیت این راه شاید اشاره به یک مورد از تصادف‌های پر شمار آن به علت بحث‌های زیادی که در مطبوعات بر انگیزت یعنی فاجعه سقوط اتوبوس حامل دانشجویان دانشگاه صنعتی شریف، کافی باشد؛ فاجعه‌ای که در واپسین روزهای سال گذشته شماری از نخبه‌های ریاضی کشور را به اردوگاه مرگ گسیل داشت.

در آن ایام عده‌ای به مسؤولان دانشگاه شریف خرده گرفتند که چرا این دانشجویان به جای اتوبوس با هواپیما راهی اهواز نشده‌اند. این ایراد در واقع تنگ کردن فضای تحلیل و ردیابی مسأله است که اگر بحث را از تحلیل‌های «دلیل جو» به «تعلیل‌های کلان نگر» علت یاب» بسپاریم خواهیم دید که: گیرم که هواپیما امن‌ترین وسیله مسافرت باشد و گیریم که آن نایغه‌ها از این راه نمی‌گذشتند که آن رخداد شکل بگیرد، آیا در این صورت، دیگر نایغه‌ای در این محور پر آمد و شد و فاقد ایمنی، به کام مرگ نمی‌رفت؟ آیا این گونه رویداد به عنوان «استثنا بر قاعده»، منحصر به تصادف‌هایی خاص بوده یا به کرات همانندهایی هم داشته است که خبرهای آن به علت تکرار در لابه‌لای ستون‌های حوادث روزنامه‌ها، غریبانه گم شده و توجهی را جلب نکرده است؟

هر چند در این دیار تاکنون اندیشه‌ی پژوهش در عرصه‌هایی این چنین، مجال جولان نیافته است ولی اگر تحقیقی در وضعیت قربانی‌های پر شمار این جاده از جهت‌های سن، تحصیل، شغل و موقعیت اجتماعی آنها انجام می‌شد معلوم می‌داشت که این راه، سالانه با گذر دادن به حدود ۶۶۰۹ هزار مسافر منطقه‌ای، ۴۵ درصد مسافران وارده به استان خوزستان و نزدیک به همین میزان مسافران خارج شده از آن استان و صدها هزار وسیله نقلیه باری و مسافری، بستر مرگ چند نفر از این گونه استعداد‌های برجسته و سایر انسان‌هایی است که اگر نایغه نیستند به قولی، در ذات و به اعتبار کرامت خود، انسان‌اند.

۲. این جاده یک محور ملی است که حجم تردد آن در بعضی روزها به یکصد هزار دستگاه وسیله نقلیه رسیده است.^۲

۱.۲. اگر از زاویه نقش و کارکرد این محور، مسأله را صورت بندی کنیم خواهیم داشت که: جاده‌ی مورد نظر در ارتباط با موقعیت‌های ژئواستراتژیک و ژئو اکونومیک کشور، با مطلوبیت جغرافیایی ویژه، مسیر تلاقی چند محور توسعه پر تراکم و مجموعه‌ای از شبکه‌های اصلی و فرعی است و در پهنه‌ی سرزمین به عنوان یکی از مجراهای حساس، نقش‌ها و کارکردهای ملی و منطقه‌ای متنوعی دارد که موارد زیر از آن جمله‌اند:

۱. حلقه‌ای حساس از زنجیره‌ی محور اتصال دهنده‌ی مبادی ورودی و خروجی خلیج فارس و

دریای خزر، با هدف پیوند دهی جهت یافته‌ی فضاهای ملی و جهانی.



نمایی از راه تهران - خوزستان (منطقه لرستان)

۲. یکی از چند محور اصلی ممتاز کشور از نظر حجم و تنوع کارکرد با جذب شبکه‌های تو در تو از سفرهای تولیدی غرب، مرکز، شمال و جنوب کشور، به مثابه یک رود مادر که شاخه‌های فرعی یک حوزه آبریز پر وسعت را به گذرگاه انحصاری خود در مسیر اهواز - خرم آباد تخلیه می‌کند. طی سال‌های گذشته برای کمک به این محور و یا در واقع واگذاری بخشی از نقش‌های آن به محورهای جدید، تلاشی گسترده صورت گرفته که ساخت راه شهر کرد به - خوزستان از آن زمره است. با این وصف باید پذیرفت که راه جدید عملکرد خاص خود را دارد؛ چرا که افزون بر این که به علت موقعیت جغرافیایی، نقشی در تخلیه ترافیک محورهای غرب کشور ندارد، به جهت برخی ویژگی‌های زمین ساختی و آب‌گرفتنی‌های فصلی، جایگزینی، قطعی برای محور لرستان نیست.^۱

۳. راهی با قابلیت بالای گردشگری، با چشم‌اندازهای زیبای طبیعی و اثرهای باستانی و تاریخی بر شما به جای مانده از هزاره‌ها در مراکز مسیر.^۲

۴. یک مجرای استراتژیک نظامی بدون جایگزین، در نقش نوار پشتیبانی منطقه‌های حساس مرزی جنوب و غرب کشور. در این زمینه گفتنی است که طی هشت سال جنگ، این راه در تدارک جبهه‌های جنوب و غرب، نقشی بی‌رقیب و تعیین‌کننده داشت و افزون بر انجام سایر تعهدهای خود، یک تنه انتقال حجم عظیم نیروها، تجهیزات و ماشین‌های گول‌پیکر جنگی را بر دوش کشید و به رغم تنش‌های اخیر، تجربه‌های تاریخی در حوزه‌ی پیچیده امنیت ملی و حساسیت‌های جغرافیایی غرب و جنوب کشور باید به ما آموخته باشد که نمی‌توان پرونده‌ی استراتژیک بودن این

محور را به بایگانی راکد فرستاد.

بر این اساس ملاحظه می‌شود که این جاده، یک راه تجاری، نظامی، گردشگری و ... ملی است که همزمان، نقش‌های منطقه‌ای فراوانی را نیز به عهده دارد و هر یک از این کارکردها به تنهایی تبیین‌کننده ضرورت پایایی این محور و ارتقای سطح آن در قالب الزام‌های ملی است.

اینک به بینیم، محوری با این مشخصات که باید با بیشترین کیفیت و کم‌ترین هزینه، امکان لازم را برای تأمین مطمئن‌ترین ترابری در اختیار حوزه‌ی نیازهای ملی قرار دهد و ضمن ایجاد زمینه‌ی امن برای آمد و شد و تحرک انسان‌ها، با کاهش هزینه‌های حمل و نقل و روان‌سازی داده-ستانده‌های اقتصاد کشور، به افزایش صرفه‌های ملی و هم‌چنین بودجه‌ی مصرف‌نشده‌ی خانوار مدد رساند، از نظر فیزیکی و هندسی چه غولی است که این همه تحرک و تنوع نقش، بر آن بار شده است؟! پاسخ بسیار ساده ولی شگفتی‌آور این پرسش چنین است:

- یک راه اصلی معمولی با عرض اسفالت ۷/۳۰ متر، دارای جسمی فرسوده و لگد کوب شده، مشخصات هندسی حادثه‌ساز یعنی شیب‌های تند، قوس‌های کم شعاع و چهارپای آکنده از چین چروک و جبینی پر ریش و پریش که بنای اولیه آن از طریق سازگاری فرایند راه‌سازی با پدیده‌های زمین‌ساختی و هماهنگی با کارکرد عوامل و عناصر طبیعی، شانه به شانه‌ی پیچ و تاب‌های حاصل آمده از مسیر رودخانه‌ها و جهت کوه‌ها و دره‌ها و تپه‌ها و ... شکل گرفته و در واقع یکی از گذرگاه‌های طبیعی زاگرس میانی است و بر این اساس پدیده‌ای است بیشتر محصول عملکرد طبیعت تا اندیش‌ورزی و فن‌آوری انسان در راه‌سازی.

این ویژگی‌ها همراه با اهمیت این محور سبب شد تا در دهه‌ی پنجاه، طرح اصلاح مسیر و ارتقای آن تا سطح آزاد راه متناسب با نقش‌هایی که به ویژه در توسعه‌ی محور غرب به عهده‌اش محول شده بود، تهیه شود. اجرای این طرح طی سال‌های گذشته به فراموشی سپرده شد ولی با اعلام تفاهم‌های اخیر استانداری لرستان و نمایندگان استان‌های خوزستان، لرستان و مرکزی با وزارت راه، بار دیگر امید رفع این تنگنای ارتباطی ملی قوت گرفته است.

توجه به این نکته ضروری است که عملکرد پرخطر این جاده، پاسخ بدیهی به ساختار فیزیکی آن است. اینک باید دید که سرمایه‌گذاری بهینه در بخش راه و ترابری که بایستی با اولویت سامان‌دهی تحرک در فضای ملی، به توزیع سهم متناسب اعتبار بر حسب نقش و نیاز و در یک کلام افزایش وسعت و میزان عمل انسان و فعالیت در پهنه‌ی ملی بپردازد طی دهه‌های گذشته تا چه حد به این اصول پای بند بوده و تا چه میزان در جهت رفع تنگناها و محدودیت‌های ارتباطی و بارورسازی قابلیت‌های ملی عمل کرده است؟ دست کم در مورد راه خوزستان - لرستان همه چیز از نادیده گرفته شدن ابتدایی‌ترین معیارهای اولویت‌بندی و در نتیجه تعمیم حوزه عمل غول‌عدم تعادل‌های منطقه‌ای به شریان‌های حیاتی کشور و تأثیر خردکننده‌ی آن بر زندگی اقتصادی و اجتماعی بخشی از فضای ملی خبر می‌دهد.

در این مدت، در روندی تشدید، پیوسته بر فشارهای فرسایشی وارده بر این جاده افزوده شده

است؛ بدون آنکه بر استهلاک آن اندیشه‌ای کارساز حاکم باشد و در حالی که برای ایجاد محورهای کم بازده سرمایه‌گذاری‌هایی کلان به خدمت گرفته شده، این سرمایه‌ی عظیم ملی با رانندگان، مسافران و ناوگان حمل و نقل آن به دست تصادف سپرده شده است و راستی قصه‌ی تکراری مرگ در راه خوزستان حاصل عملکرد بخش است یا صرفاً نتیجه‌ی بی‌توجهی رانندگان؟! و آیا باید دستگاه‌های مسؤول، پرونده‌ی اصلاح مسیر و ارتقای سطح این محور را در یک ارزیابی مجدد با جدیت به جریان اندازند و یا جامعه باید باز هم چشم به راه تکرار فاجعه باشد؟

یافته‌های پژوهشی بیانگر آن اند که: تأمین ایمنی حتی در سفرهای پرندگان هم از نگاه تیزبین رایانه‌های حساس غریزی این موجودات دور نمی‌ماند و پرندگان، با وجوددقت زیادی که در عبور از کریدورهای هوایی از پیش طراحی شده بین مبدأ و مقصد حرکت خود دارند، در وقت خطر با برنامه‌ای حساب شده، ضمن اصلاح مسیر پرواز، خود را از مهلکه‌ها می‌رهانند.

ان شاءالله که ذهن پویای انسان‌ها عاجزتر از رایانه‌ی غریزی پرندگان نباشد؟

پی‌نوشت

۱. کارشناس بررسی راههای ایران - در ادوار مختلف تاریخ - بر این باور متفق‌القولند که راه لرستان نزدیکترین مسیر اتصال تهران به خلیج فارس است. آنان نیز همواره بر این عقیده بوده‌اند که این راه نیاز به توجه و مرمت دارد. در عهد ناصرالدین شاه، میرزاتقی خان کاشانی در گنج شایگان (گزارش سفر خوزستان) نوشته است:
 «... برای اصلاح و افتتاح راه مرکزی از [خوزستان] به اصفهان یا طهران باید ملاحظاتی کامله نموده راهی را اختیار کرد که هم نزدیکتر و هم مخارج تعمیر آن کمتر و هم گزایه حمل و نقل مال التجاره کمتر باشد. اولاً راهی که این غلام عبور نموده و ملاحظه کرده است، راه خرم‌آباد است. سختی این راه از یک منزلی دزفول تا یک منزلی بروجرد یعنی تا گردنه چالان چولان است. از دزفول تا خرم‌آباد سه راه است: راه کیلان، راه چُل که آن را راه دوره نیز گویند، راه صیمره [...] به جزئی اصلاحی در این چند موضع رفع خطر برای عبور می‌شود [...] در هر حال از دزفول تا خرم‌آباد به هر یک از این سه راه که عبور می‌کنند، باید آذوقه ده روزه و گاه و جو برای چارپایان و آرد برای نان پختن همراه بود [...] موانع دیگر که در این راه ملاحظه می‌شود از خرم‌آباد تا بروجرد، گردنه رازان و گردنه چالان چولان است که به ملاحظه شدت پیچ و خمی که دارد گردنه مارپیچ یا ماری می‌گویند. گردنه رازان اگر چه سخت نیست، لیکن شدت برف در ایام زمستان به قسمی است که راه عبور و مرور بالمره مسدود و مقدار برف آن دره‌ها را خداوند می‌داند که چند ذرع است و عبور قوافل بالمره توقیف می‌شود. گردنه چالان چولان در چند موضع بسیار عمودی و یا پرتگاه سخت است که اصلاح لازم است...» (گنج شایگان: گزارش سفر خوزستان، میرزاتقی کاشانی، به اهتمام جمشید مظاهری، نشریه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، دوره دوم، شماره سوم، مهر - اسفند ۱۳۷۰، ص ۱۲۷-۱۲۶).
۲. محاسبه روی آمارهای سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور نشان می‌دهد که در سال ۱۳۷۵ بیش از ۸۲/۰ درصد کالاهای وارده به، و بیش از ۸۱/۰ درصد کالاهای خارج شده از، استان خوزستان با استفاده از جاده‌ی لرستان جابه‌جا شده است.
۳. یکی از اطلاعیه‌های متعدد وزارت راه و ترابری در تاریخ ۱۳۷۶/۱۲/۲۸ از رانندگان وسایل نقلیه‌ی مسیر اصفهان - اهواز در خواست کرده بود که به علت آب گرفتگی جاده‌ی شهر کرد، از راه خرم‌آباد - اهواز استفاده کنند.
۴. کافی است گفته شود که از سراب‌ها و چشمه‌های داخل و پیرامون شهر خرم‌آباد سالانه حدود ۱۰۰ میلیون متر مکعب آب به دامن طبیعت می‌ریزد که خود حاصل «کار ستیفیکیشن» زاگرس و از طرفه‌های خلقت است. دکتر حبیب‌الله ثابتی استاد دانشگاه در کتاب جنگل‌های ایران می‌نویسد: «در بین خرم‌آباد و اندیمشک دره‌ی مصفاپی است که هر بیننده‌ی خصوصاً در هنگام بهار از آن بگذرد از دیدنش دستخوش شگفتی می‌شود...» در این حیطه اشاره به توان‌های بالای بارز و نهفته‌ی آثار باستانی و تاریخی شهرهای مسیر به ویژه خرم‌آباد و شوش در توسعه صنعت گردشگری ضروری به نظر می‌رسد. 