**در آستانة 61 سالگی ایستگاه نیشابور**

**صنعت ریلی؛ پاشنة اصلی توسعه**

سید امیر میرسجادی

پژوهشگر توسعۀ شهری و کارشناس ارشد معماری

مقدمه : بدون تردید توجه به مساله حمل و نقل از استراتژی‌های توسعه در هر منطقه است و در این میان نیشابور را می‌توان از اولین مناطق برخوردار شده از صنعت حمل و نقل ریلی در ایران معاصر دانست. در سال 1335 راه آهن تهران-مشهد (که تا قبل از آن به شاهرود رسیده بود) بعد از یک سال و نیم وقفه (و در حالی که ظاهراً در سبزوار با عبور این سیستم حمل و نقلی جدید مخالفت شده بود) سرانجام به نیشابور رسید و اینکه نیشابور اولین شهرستان خراسان بزرگ و شرق کشور بوده (که حتی 10 سال زودتر از مشهد) به شبکه ریلی کشور پیوسته است را می توان یک افتخار تاریخی و مهم برای این شهر قلمداد کرد. شهر نیشابور از طریق راه‌آهن با تهران 788 کیلومتر و با مشهد، 138 کیلومتر فاصله دارد و ایستگاه راه آهن نیشابور در کنار ایستگاه‌های مشهد، شاهرود، دامغان، سمنان، گرمسار، از توقف گاه‌های اصلی خط ریلی شرقی ایران است که پایتخت و مناطق غربی و مرکزی کشور را به شمال شرق کشور متصل می‌نماید. از آن سال تا کنون که نیشابور دارای ایستگاهی در این مسیر ریلی است بیش از 60 سال می گذرد و بعد از آن اگر چه در چند دهه معاصر اقدامات خوبی جهت توسعه جانبی مسیر مذکور (با اجرای طرح هایی مانند اتصال ایستگاه شهید مطهری به شهر مرزی سرخس، دو خطه شدن مسیر تهران-مشهد و نیز برخی توسعه های فیزیکی دیگر) انجام گردیده و یا درحال انجام است، اما در واقع می‎توان گفت که وضعیت بهره مندی نیشابور از این صنعت (علی رغم اینکه پرجمعیت ترین و مهم‎ترین شهر مسیر تهران مشهد است) در حد همان ایستگاه کوچک اولیه و به صورت بین راهی و وابسته باقی مانده که این مساله در کنار رشد و توسعه قابل توجه ریلی در سایر شهرهای استان و کشور قابل تامل است. لذا در این یادداشت قصد داریم به مهم ترین مسائل و نیازهای پیش روی حمل و نقل ریلی نیشابور و پیشنهادهایی جهت توسعه آن داشته باشیم.

**1- ضرورت ارتقای اداری راه آهن نیشابور:** در حال حاضر ایستگاه راه آهن نیشابور مطابق با تقسیمات اداری راه آهن کشور (رجا) در حوزه راه آهن خراسان و تحت نظارت این اداره کل قرار دارد اما سطح تشکیلات اداری آن پس از گذشت 60 سال هنوز در حد رئیس ایستگاه (همانند شهرهای کوچک نقاب و خواف و فریمان و...) باقی مانده است. این درحالی است که از سالیان گذشته تاکنون شهرهایی نظیر شاهرود، طبس، سرخس و... با امکانات فیزیکی و جایگاه اداری به مراتب بهتر و با ساختار اداره کل و یا معاونت کل فعالیت دارند. بنابراین با توجه به اینکه حداقل 13 ایستگاه و 200 کیلومتر راه آهن در حوزه شهرستان های نیشابور و فیروزه و امتداد آن تا شهرستان های مجاور (مسیر آزادوار و...) واقع شده و بیشترین تعداد قطار کشور نیز در مسیر تهران-مشهد و از نیشابور می گذرد و همچنین مردم این شهر بیشترین مسافر بین راهی این مسیر هستند، لذا وضعیت ساختاری ایستگاه راه آهن نیشابور چه به لحاظ امکانات فیزیکی و برخورداری از ایستگاه بزرگ تر، و چه به لحاظ اداری و تشکیلاتی، باید بسیار بهتر از وضع کنونی آن باشد و ارتقای آن به تناسب جایگاه ویژه این شهرستان (معاونت استانداری)، حداقل در سطح معاونت اداره کل راه آهن خراسان باید باشد که نیازمند پیگیری و همت نمایندگان و مسئولان است.

**2- لزوم برقراری قطارهای ویژه نیشابور :** دومین قطب جمعیتی خراسان بزرگ علی رغم اینکه مهم‎ترین و بزرگ‎ترین و پر مسافرترین شهر میان راهی راه آهن مشهد-تهران نیز هست اما همواره مورد کم لطفی قرار گرفته است به نحوی که مسافران آن مجبور هستند از قطارهای میان راهی (که مبدا و مقصدشان نیشابور نیست) استفاده کنند! و این موضوع همواره باعث مشکلات و عدم رضایت مسافرین این شهر شده است. از سوی دیگر قطارهای مستقل نیشابور به مقاصد مشهد و تهران همواره دستخوش تغییر شده اند و متاسفانه هر زمان نیز که به نیشابور قطاری اختصاص یافته، یا مانند قطار مشهد (به علت قرارگیری آن در برنامه زمانی نامناسب)، مورد استقبال کافی مردم واقع نشده و همین موضوع بهانه ای برای حذف آن و انتقال قطار به شهری دیگر شده است، یا مانند قطار تهران، (علی رغم استقبال خوب مسافران)؛ به بهانه عدم همخوانی با معیارهای فنی و... حذف شده و البته جایگزینی نیز برای آنها تدارک دیده نشده است! این در حالی است که شهرهای کوچکی همچون خواف؛ طبس؛ سرخس؛ جغتای (آزادوار)؛ سمنان و... همواره از این نعمت بهره مند هستند و نیشابور (به همراه فیروزه) با حدود 500 هزار نفر جمعیت از ابتدای تیرماه 95 تا کنون هیچ گونه قطار مستقلی در شبکه ریلی کشور ندارد!

**3- نیاز به پایانه جدید ریلی در نیشابور:** با توجه به اینکه نیشابور بعد از مشهد بیشترین حجم جابه جایی مسافر را در مسیر ریلی شرق کشور به تهران و مناطق غربی و مرکزی دارد و بیش از 15 آژانس مسافرتی در این شهرستان اقدام به فروش بلیط و ارائه خدمات می کنند، لذا سطح فضای انتظار و خدمات دهی ساختمان فعلی ایستگاه راه آهن نیشابور (که بنای آن مربوط به بیش از 60 سال پیش است) متناسب با این نیاز نیست به نحوی که به ویژه در ایام پیک، بارها شاهد ازدحام و کمبود جا و فضا برای مسافرین ورودی و خروجی این پایانه ریلی هستیم و این مساله نیاز به احداث ترمینال جدید ریلی را (به مانند شهرهای طبس و تربت) بازگو می‎کند. از سوی دیگر طراحی و معماری ایستگاه راه آهن نیشابور، با نظر به جایگاه تاریخی و فرهنگی این شهر، و با بهره‌برداری از شیوه‌های معماری بومی و محیطی منطقه و نیز به کار بردن نمادها و نقش‌های برگرفته از پیشینه نیشابور، می‌تواند یکی از برنامه‌هایی باشد که راه آهن نیشابور، برای گردشگر و مسافر، پیام داشته باشد. پیامی که ساختمان کنونی ایستگاه نیشابور، از انتقال آن، ناتوان است. لذا فضای ایستگاه، سالن‌‌های انتظار، سکوها و سایر اماکن مورد بهره‌برداری عمومی این پایانه باید جهت توسعه معماری و گسترش فیزیکی متناسب، مورد توجه ویژه قرار گیرد.

 

طرح پیشنهادی توسعه ایستگاه راه آهن نیشابور - منبع: پایان نامه های معماری دانشجویان دانشگاه آزاد اسلامی نیشابور

**4- اهمیت توجه به بافت جنوبی نیشابور :** نیشابور را می‎توان تنها شهر مهم مسیر ریلی تهران-مشهد دانست که خط راه آهن از درون بافت شهری آن می‎گذرد و همین مساله باعث شده تا مشکلات مختلفی جهت تردد ساکنین جنوب شهر و سلب آسایش آنها فراهم شود و حتی حوادثی همچون حادثه انفجار قطار در سال 1382 مردم این دیار را داغدار و آسیب زده کرده است ؛ لذا با این همه صبوری و هزینه ای که مردم نیشابور پرداخت نموده و می کنند و با توجه به نیازهای کنونی این شهرستان بزرگ، و علی رغم اینکه اقدامات خوبی جهت احداث تقاطع ها غیرهمسطح؛ دیوار گذاری حریم راه آهن و... انجام شده است، اما همچنان بخشی از بافت جنوبی نیشابور همچون منطقه ابراهیمی، کشتارگاه، خیابان کاشمر ، شهرکهن و... از نعمت برخورداری از زیرساخت های ارتباطی مناسب (احداث تقاطع‎ها و پل‎های استاندارد و...) بی بهره اند که توجه فوری و عملی را در این زمینه (علی رغم وعده های مکرر داده شده) می طلبد. مساله دیگر در این زمینه چهره نیشابور از نگاه مسافرانی است که از بافت جنوبی این شهر عبور می کنند ؛ باید مانند یک مسافر، بر صندلی قطار نشست و از پنجره کوپه و یا ایستاده و از راهروی واگن، هنگام ورود قطار به نیشابور، این شهر را نگریست. آنچه پیش از رسیدن به ایستگاه نیشابور، از شهر و حومه این شهر به نگاه مسافر و گردشگر می‌رسد چیست؟ ساختمان‌های محقّر، دیوارهای آجری و گلی فرسوده و گاه در حال فرو ریختن و...، بنابراین بهسازی بصری و ساختاری سیما و معماری شهری نیشابور در این قسمت از شهر از جمله مواردی است که باید با همکاری شرکت رجا و شهرداری نیشابور در دستور کار قرار گیرد.

**5- وضعیت نیشابور در طرح‌های توسعه ریلی:**

منابع و طرح های تفضیلی موجود نشان می دهد که بسیاری از شهرهای کشور در حال تدارک جهت توسعه ارتباطات ریلی خود با مناطق دیگر هستند به نحوی که مطابق با بررسی گزارش سال 1392 شرکت توسعه زیرساخت های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، از تعداد 43 طرح توسعه ریلی کشور، 8 مورد آن مربوط به منطقه خراسان می باشد، و حتی شهرهایی که تاکنون راه آهن نداشته اند نیز در زمینه توسعه ریلی در حال پیشی گرفتن از ما هستند ولی متاسفانه درباره نیشابور هیچ طرح مشخصی وجود ندارد! لذا به طور کلی می توان گفت که نقش ارتباطی نیشابور از 60 سال پیش تاکنون تغییر چندانی نیافته است و همین خط فعلی هم به علت در مسیر بودن، نصیب ما شده است و نه صرفا بر اساس تلاش ما! به طور مثال در طرح راه آهن بافق-مشهد (که در نهایت در سال 1384 به بهره برداری رسید)، نیشابور علی‌رغم اینکه می توانست محل مناسبی برای اتصال مسیر بافق-طبس (از سمت کاشمر و بردسکن)، به مسیر تهران-مشهد باشد، اما ظاهرا مورد توجه و همت مسئولان و نمایندگان وقت قرار نگرفت و همین غفلت بزرگ باعث شد که با احداث این مسیر ریلی جدید و اتصال آن به ایستگاه دیزباد سفلی (کاشمر!) از سمت تربت حیدریه، عملا کلیه قطارهای محور مرکزی و جنوبی کشور (مانند اصفهان، یزد، کرمان، بندرعباس و...) به مقصد مشهد و بالعکس به جای نیشابور، از40 کیلومتری شرق این شهر عبور کنند و مردم این دیار را برای همیشه از نعمت برخورداری از قطارهای این مسیر مهم محروم کند تا آنجا که امروزه مسافرین نیشابوری برای استفاده از این قطارها مجبور به عزیمت به ایستگاه مشهد هستند! همچنین از سوی دیگر اتفاق دیگری نیز که در غرب نیشابور در حال اجرایی شدن است احداث راه آهن آنتنی سبزوار به طول 45 کیلومتر می باشد که گرچه به بهانه اتصال این شهر به راه آهن مشهد-تهران کلید خورده است اما مطالعات و نقشه های تفضیلی نشان می دهد که هدف از احداث این مسیر ریلی در مراحل بعدی (که در حال طی مطالعات است)؛ اتصال راه آهن مذکور به سمت کاشمر- فیض آباد و تربت حیدریه خواهد بود که در این صورت باعث اتصال میانبری سبزوار به محورهای مشهد-طبس-بافق-بندرعباس و نیز محور مشهد-بیرجند-زاهدان-چابهار در آینده می گردد، مساله ای که احتمال محرومیت مجدد نیشابور را از خطوط ریلی جدید، این بار در مسیر جنوب شرق و شرق کشور (به مقصد تهران- شمال و بالعکس) تشدید می کند. لذا بسیار ضروری است که پیگیری جدی جهت بهره مندی نیشابور از طرح های توسعه ریلی انجام شده و ترجیحا مسیر ریلی نیشابور- کاشمر جایگزین طرح مذکور شود.

**6- لزوم تکمیل کریدور شمال جنوب خراسان:** با وجود موقعیت مناسب منطقۀ نیشابور در محور راه‌آهن شرقی- غربی ایران، طرح پیشنهادی تکمیل کریدور شمالی جنوبی شرق کشور (سیستان- خراسان) از طریق اتصال میانبر ریلی از رباط سنگ تربت حیدریه (در محور مشهد- بافق) به ایستگاه خیام و نیشابور (در محور مشهد-تهران) (و یا استفاده از مسیر فعلی دیزباد) و به ویژه پیش بینی اتصال ایستگاه فولاد و فیروزه (در همین محور) به سمت سرولایت و قوچان (در محور مشهد-گرگان)، با قابلیت امتداد و اتصال نهایی به عشق آباد (پایتخت ترکمنستان)، می‎تواند به عنوان یک طرح مهم و استراتژیک مورد توجه و پیگیری مسئولان و نمایندگان قرار گیرد به نحوی که این طرح علاوه بر بهره مندی نیشابور از مسیر شرقی- غربی فعلی؛ باعث اتصال ریلی این شهر و شهرستان های شرقی کشور به خطوط ریلی آسیای میانه و خراسان شمالی، و از طرف دیگر، باعث اتصال به شهر هرات (خواهر خوانده‌ نیشابور) در کشور افغانستان نیز می‎گردد. همچنین به طور کلی می توان از دیگر مزایای این طرح به موارد زیر اشاره داشت : 1- رفع مشکل ارتباط ریلی جنوب به شمال در محدوده شهر مشهد (به دلیل محدودیت بافت متراکم شهری و نیز مبدا و مقصد بودن ایستگاه این شهر) 2- امکان اتصال ایستگاه فعلی مشهد به محور شمال کشور 3- توسعه مناطق کمتر توسعه‌ یافته (مانند کدکن ، کوهسرخ، میان جلگه، فیروزه، سرولایت ، قوچان و باجگیران) 4- ایجاد نزدیک ترین مسیر برای ارتباط ریلی پایتخت های ایران و ترکمنستان (تهران- عشق‌آباد) 5- ایجاد نزدیک ترین مسیر برای ارتباط ریلی مراکز استان شرق کشور (زاهدان- بیرجند- مشهد- بجنورد) 6- ارتباط ریلی پیوسته بین نقاط شرقی دریای خزر (از جمله ساری و گرگان) با مناطق مهم شرق و جنوب شرق کشور(از جمله بیرجند، زاهدان؛ چابهار و مرز افغانستان) 7- کاهش بار ترافیکی ایستگاه دیزباد تا رباط سنگ(به علت نزدیکی به مشهد) 7- ایفای نقش نیشابور به عنوان پشتیبان، جایگزین موقت و معین مشهد درمواقع بحرانی (به علت مرکزیت جغرافیایی در نیمه شمالی استان‌های خراسان– شایان ذکر است که این پیشنهاد را می‌توان تنها طرح توجیه پذیر و آخرین فرصت مورد توجه و تاثیر گذار جهت توسعه ریلی نیشابور برشمرد.

****

طرح پیشنهادی امتداد کریدور ریلی شمالی- جنوبی خراسان

**برخی از منابع مورد استفاده:**

1- مقاله؛ [توقف در ایستگاه ریوند نیشابور؛ نگاهی به کتاب تاریخ جامع راه‌آهن](http://reyvand.blogfa.com/post/82)؛ به نقل از: وبگاه کارنامک ریوند.

2- مقاله؛ نیشابور، راه آهن و گردشگری ریلی؛ به نقل از: پورتال جامع اطلاع رسانی نیشابور (روزنه)؛ آذر 1392

3- گزارشات و مطالب مستخرج از وب سایت شرکت توسعه زیرساخت های حمل و نقل کشور و شرکت رجا.

**این مقاله در چارچوب همکاری گروه خراسان انسان‎شناسی و فرهنگ و نشریۀ آفتاب صبح نیشابور منتشر می‎شود.**