مهندس و دو مرد مهندسی ۲ راه‌آهنی مسلح در شهر ارغوان

(مهندس ارغوان در ایستگاه‌بیمه)

مهندس و دو مرد مهندسی راه‌آهنی ۲ راه‌آهنی مسلح در شهر ارغوان، روز پنجشنبه ۹ مهر ۱۴۰۳، برای بررسی ایستگاه‌بیمه و پل‌های مسیر ۴۷ کیلومتری میان ارغوان و نمک‌آباد وارد شدند. این سفر که ۳ روز طول کشید، نخستین بازدید رسمی مهندسان راه‌آهن از این مسیر پس از ۱۲ سال بود. گروه شامل مهندس ارشد راه‌آهن، دو مهندس مرد و یک کارشناس ایمنی بود و با قطار ویژه‌ی بازرسی از ارغوان حرکت کرد.

مهندس ارشد، آقای هرمز دلاوری، در گفتگو با خبرنگار راه‌آهن گفت: «ایستگاه‌بیمه ۲۰ سال است که بازرسی کامل نشده و برخی تیرآهن‌ها زیر فرسایش رفته‌اند. ما آمده‌ایم تا ببینیم آیا می‌توان با تعمیر ادامه داد یا باید تخریب و بازسازی کرد.» او افزود که گروه گزارش خود را ظرف ۴۵ روز به وزارت راه‌آهن ارسال می‌کند و تصمیم نهایی درباره‌ی بودجه‌ی بازسازی در آبان ماه گرفته می‌شود.

مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، مسئولیت بررسی پل‌های فلزی را بر عهده دارد. او گفت که برخی از پایه‌های پل قدیمی بر پایه‌های بتنی بنا شده‌اند که ترک برداشته‌اند. به گفته‌ی او، اگر آب رودخانه بالا بیاید، جریان آب می‌تواند پایه‌ها را سست کند. او پیشنهاد کرد که در فصل بارندگی، بازرسی‌ها هر ماه یک بار تکرار شود و عکس‌برداری با پهپاد از پل‌ها انجام شود تا ترک‌ها دقیق‌تر ثبت شود.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

گروه در روز دوم به روستای کهنه‌دژ رفت و با دامداران محلی گفت‌وگو کرد. برخی دامداران گفتند که صدای قطار باعث فرار گله‌ها شده است و یکی از دامداران ادعا کرد که یک رأس گاو در تصادف کشته شده است. مهندس ارشد قول داد که گزارش این خسارت‌ها نیز ضمیمه‌ی گزارش فنی شود. این بخش از گزارش می‌تواند مبنای پرداخت غرامت از سوی راه‌آهن قرار گیرد.

در پایان سفر، گروه پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به عنوان یک موزه‌ی کوچک راه‌آهن حفظ شود و عکس‌های قدیمی ایستگاه در دیوار سالن انتظار نصب شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۲)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است.

مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۳)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۴)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۵)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۶)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۷)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۸)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۹)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۱۰)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۱۱)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، بازدیدکنندگان می‌توانند هم قطار ببینند و هم تاریخچه‌ی راه‌آهن را در یک جا ببینند.

پرونده‌ی ایستگاه‌بیمه (۱۲)

(ادامه‌ی گزارش مهندس ارشد راه‌آهن)

مهندس ارشد گزارش داد که ستون‌های بتنی پل شماره ۳ در عمق ۱٫۲ متری ترک برداشته‌اند و آب رودخانه در فصل بارندگی تا ۱٫۷ متر بالا می‌آید. او گفت که اگر پایه‌ها سست شوند، کل دهانه‌ی پل ممکن است فرو بریزد. او پیشنهاد کرد که تا پایان آبان یک داربست موقت نصب شود و بازرسی‌ها هر ۱۵ روز یک بار تکرار شود. هزینه‌ی برآوردی داربست ۴۲۰ میلیون ریال است. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، گزارش داد که سیستم علامت‌دهی ایستگاه‌بیمه هنوز با چراغ‌های دستی کار می‌کند و برق اصلی ایستگاه از سال ۱۳۹۰ قطع است. او گفت که اگر قطار ویژه در شب حرکت کند، خطر برخورد با گاو و گوسفند در مسیر بیشتر می‌شود. مهندس ارشد پاسخ داد که تا پایان آبان یک ژنراتور موقت نصب می‌شود و سیستم علامت‌دهی دستی تا اسفند ماه ادامه خواهد داشت.

کارشناس ایمنی، آقای بهروز نیک‌پی، گزارش داد که در روز دوم بازدید، دو گاو در نزدیکی ریل دیده شدند و راننده‌ی قطار ناچار شد ترمز اضطراری بکشد. او گفت که اگر این وضعیت تکرار شود، احتمال واژگونی قطار در پیچ کیلومتر ۴۱ زیاد است. او پیشنهاد کرد که تا نصب حفاظ، سرعت قطار در آن بخش به ۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. مهندس ارشد پذیرفت و دستور داد که تابلوی هشدار نصب شود. مهندس دوم، خانم مهسا رادمنش، پرسید که آیا امکان دارد برخی از پایه‌های پل قدیمی با پایه‌های بتنی جدید جایگزین شود بدون آنکه ریل از کار بیفتد. مهندس ارشد پاسخ داد که این کار ممکن است اما هزینه‌ی آن دو برابر می‌شود و زمان آن به ۱۸ ماه می‌رسد. او گفت که گروه گزینه‌ی دوم را ترجیح می‌دهد زیرا سرعت اجرا بیشتر است و خطر کمتری برای مسافران دارد.

در پایان سفر، گروه گزارش خود را در ۴۲ صفحه تهیه کرد و پیشنهاد کرد که ایستگاه‌بیمه به موزه‌ی کوچک راه‌آهن تبدیل شود. مهندس ارشد گفت که این پیشنهاد را به اداره‌ی میراث فرهنگی منطقه ارسال می‌کند. اگر تأیید شود، باز