



علی محمدی / ایران

گفت و گوی «ایران» با محسن هرمزی مدیرعامل مترو و معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

مترو؛ افق ۱۴۲۰

گزارش

موساوی قلی‌ب

خبرنگار

تهران، علاوه بر مرکزیت سیاسی، از لحاظ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نیز دارای جایگاهی مهم در کشور است. این شهر چند میلیونی که با شهرک‌های اقماری خود جمعیتی بالغ بر ۱۲ میلیون نفر را شامل می‌شود، از سال‌های دور، همواره با بحران ترافیک و تبعات ناشی از آن مانند مصرف سوخت، آلودگی‌های زیست محیطی، اتلاف وقت و تصادفات جرحی و

فوتی مواجه بوده است. از این‌رو از میانه دهه چهل خورشیدی، ایده بهره‌مندی از یک سامانه حمل و نقل عمومی کارا و با ظرفیت بالا، به ذهن متولیان اداره امور پایتخت خطور کرد. حالا سال‌هاست که این فکر ایده به مرحله ظهور رسیده اما همچنان برای حجم عظیم تردهای روزانه شهروندان پایتخت نشین ناکافی است.



در حال حاضر سرویس‌دهی مترو پرند با یک قطار و با سرفاصله حرکتی دو ساعت یک بار صورت می‌گیرد.

پیش‌بینی می‌شود با افزایش تعداد قطارهای این خط، بتوان این سرفاصله حرکتی را کاهش داد و به حدود ۱۵ تا ۲۰ دقیقه رساند

داستان مترو تهران از کجا شروع شد؟

برای اینکه با مشکلات امروز مترو تهران بیشتر آشنا شویم، ناگزیر هستیم تا از سابقه ساخت این شهر زیرزمینی اطلاعاتی داشته باشیم. محسن هرمزی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران و مدیرعامل راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) در این باره به «ایران» می‌گوید: برای تهران به عنوان شهر پیشرو در احداث شبکه راه‌آهن زیرزمینی درون شهری کشور، سال ۱۳۴۷ در اولین طرح جامع شهری، بحث حمل و نقل ریلی دیده شد. سال ۱۳۵۰ شهرداری تهران، بررسی وضعیت حمل و نقل درون شهری را به شرکت فرانسوی سوورنو واکدار کرد. این مؤسسه بر مبنای اطلاعات و آمار جمع‌آوری شده و پیش‌بینی‌های مربوط به توسعه و رشد پایتخت، در سال ۱۳۵۳ گزارش جامعی با عنوان «طرح ترافیک و حمل و نقل تهران» ارائه کرد. در این طرح جامع، سیستم «خیابان-مترو» بر اساس ایجاد ۷ خط مترو به طول ۱۴۷ کیلومتر پیشنهاد شد. براساس طرح مذکور بود که اردیبهشت ماه سال ۱۳۵۴، لایحه تأسیس شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه از طرف دولت وقت به مجلس ارائه شد و مورد تصویب قرار گرفت. اولین اساننامه شرکت مترو نیز در تیرماه ۱۳۵۴ به تصویب رسید. در همان سال احداث ۴ خط مترو در فاز نخست مورد تصویب انجمن مردم، هیچ تراندی و سازمان برنامه و بودجه قرار گرفت و اجرای آن توسط دولت وقت تأیید شد. سال ۱۳۵۵ قرارداد جدید با همان شرکت سوورنو برای مطالعه، طراحی و نظارت بر ساخت متروی

تهران منعقد شد. فعالیت‌های اجرایی قطعه نخست در اواخر سال ۱۳۵۶ شروع شد و تا سال ۱۳۶۰ زیر نظر مهندسین مشاور شرکت فرانسوی ادامه داشت. طی این سال‌ها حدود ۲۳۰۰ متر تونل و بخشی از سازه ۲ ایستگاه در بخش حدفاصل بزرگراه شهید حقانی و خیابان شهید بهشتی به صورت ترانشه باز (فروفتگی‌های مصنوعی یا طبیعی در سطح زمین که زرفای آنها از پهنایشان بیشتر است) احداث شد.

هرمزی در ادامه توضیحات خود می‌گوید: در بصبوه سال‌های جنگ

تحمیلی و به دلیل احساس عدم ضرورت تداوم کار در آن مقطع زمانی با توجه به شرایط، هیأت وزیران در اسفند ماه سال ۱۳۶۰ توقف کامل طرح مترو را تصویب کردند. پس از ۳ سال وقفه در روند ساخت شبکه مترو، راه‌اندازی مجدد طرح مترو در جلسه مورخ دهم فروردین ماه ۱۳۶۴ هیأت دولت تصویب و این‌سوال مطرح شد. در تاریخ نهم مرداد ماه همان سال برای اجرا ابلاغ شد. از سال ۱۳۶۵ فعالیت شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه بر مبنای همان طرح شرکت سوورنو یعنی ساخت دو خط درون شهری و یک خط بیرون شهری به سمت شهر کرج، جمعاً به طول ۹۰ کیلومتر با ۵۳ ایستگاه، مجدداً آغاز و تا سال ۱۳۸۶ این طرح تکمیل شد. در ادامه، استقبال روزافزون شهروندان و تأثیر انکارناپذیر مترو بر زندگی روزمره مردم، هیچ تراندی در توسعه این شبکه حمل و نقلی باقی نگذاشت و حالا با توجه به گسترش محدوده جغرافیایی پایتخت، تکمیل طرح اولیه به همراه احداث خطوط سریع‌السیرو و خطوط مربوط



عنوان نماد خودباوری و تلاش کارگران و مهندسان ایرانی، راهی طولانی را

با موفقیت پشت سر گذاشته و با حمایت بیشتر می‌تواند ضمن رسیدن به اهداف طرح جامع ریلی اخیر، نقشی بسیار پررنگ‌تر از آنچه در حال حاضر شاهد هستیم، در رفع معضل ترافیک و آلودگی هوا ایفا کند.

میانگین انتظار در ایستگاه‌ها

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با اعلام اینکه در خطوط یک، دو، سه و چهار، مدت زمان انتظار در ساعات‌های پرتردد ۵ دقیقه است، اضافه می‌کند: این زمان در خط ۵، ده دقیقه، در خط ۶، یازده دقیقه، در خط ۷، دوازده دقیقه، در انشعاب شهر پرند، یکصد و بیست دقیقه، انشعاب فرودگاه مهرآباد، پانزده دقیقه و انشعاب شهر جدید مهنستان (شهر جدید هشتگرد)، نود دقیقه است.

ورود آقایان به واگن خانم‌ها ممنوع

ورود آقایان به واگن مخصوص بانوان بویژه در خط تهران- کرج مشکلاتی را برای بانوان ایجاد کرده است.



در صورتی که قراردادهای مربوط به تأمین واگن در زمان مقرر به سرانجام برسد و البته قراردادهای جدیدی نیز در زمینه تأمین واگن منعقد شود، انتظار می‌رود از سال

۱۴۰۴ فرایند کاهش سرفاصله حرکتی قطارها در خطوط مختلف

پدیدار شود و ظرف مدت ۲ تا ۳ سال بعد از این تاریخ، تغییرات محسوسی در این زمینه شکل گیرد

داخل واگن‌ها هدایت می‌شوند که این امر مشکلاتی برای مسافران ایجاد کرده است، سؤال اینجاست که آیا برنامه‌های بری کاهش این مشکل وجود دارد؟ هرمزی درباره این موضوع می‌گوید: شرکت بهره‌برداری مترو تهران در راستای رسالت خود برای تأمین امنیت و آرامش مسافران محترم در طول سفر اقدام به پخش پیام‌های بازآرنده از طریق پیچ ایستگاه‌ها و نیز پخش فیلم‌های آموزشی برای بیان مضرات خرید دستفروشان و کمک به متکدیان در مانیتورهای داخل ایستگاه‌ها و قطارها و نصب بنرهای آموزش شهروندی در ایستگاه‌ها کرده است. شایان ذکر است این شرکت با تملک امکانات در مورد پیشگیری از حضور دستفروشان، بخصوص در واگن‌های ویژه بانوان و حل این مشکل اقدام کرده ولی برای کاهش حضور این افراد در ایستگاه‌ها و قطارها نیازمند همکاری و همراهی همه مسافران و همچنین فرهنگ‌سازی توسط مراکز فرهنگی و اجتماعی و ارباب جراید و سایر رسانه‌های جمعی است.

شهر پرند و مشکلات مترویی آن

خط یک و در واقع باید گفت امتداد خط یک مترو ایستگاه شهر پرند، پس از ۱۸ سال انتظار (از زمان شروع مطالعات در سال ۱۳۸۴) به بهره‌برداری رسید تا جمعیتی در حدود نیم میلیون نفر به آرزوی دیرینه خود دست یابند. با افزودن ۱۹ کیلومتر مسیری ریلی و یک ایستگاه، خط یک مترو که پیش از این تا فرودگاه امام خمینی (ره) امتداد یافته بود، به شهر جدید پرند رسید. با این همه حالا با راه‌اندازی این خط شاهد مشکلاتی مانند طولانی بودن سرفاصله ورود قطار هستیم. هرمزی با اشاره به اینکه ارزش ریالی این همه حالا با راه‌اندازی این خط شاهد مشکلاتی مانند طولانی بودن سرفاصله ورود قطار هستیم. هرمزی با اشاره به اینکه ارزش ریالی پروژه به قیمت روز کالا و خدمات، مبلغی در حدود ۶ هزار میلیارد تومان است، می‌افزاید: ارزش واقعی این پروژه وقتی بیشتر مشخص می‌شود



و همچنین خطوط جدید با اختلال مواجه نشود.

به گفته هرمزی کارشناسان امور حمل و نقلی معتقدند شبکه مترو تهران برای ۱۰ سال آینده به حدود ۴۴۲۰ واگن دیگر نیاز دارد تا شرایط مناسب برای پوشش ۱۰ میلیون سفر روزانه را مهیا سازد. در واقع کاهش سرفاصله حرکتی قطارها، مستلزم تأمین واگن به میزان استاندارد (بر حسب طول مسیر و تعداد ایستگاه‌ها) است و از آنجایی که در دهه گذشته مسأله تأمین ناوگان حمل و نقلی متناسب با توسعه خطوط و ایستگاه‌ها پیش نرفته است، در واقع یک نیاز آنباشته و عقب‌ماندگی سنواتی ایجاد شده است.

در صورتی که قراردادهای فعلی مربوط به تأمین واگن در زمان مقرر آن به سرانجام برسد و البته قراردادهای جدیدی نیز در زمینه تأمین واگن منعقد شود، انتظار می‌رود از سال ۱۴۰۴ فرایند کاهش سرفاصله حرکتی قطارها در خطوط مختلف پدیدار شده و ظرف مدت ۲ تا ۳ سال بعد از این تاریخ، با ورود واگن‌های جدید، تغییرات محسوسی در کمتر شدن فاصله حرکت بین قطارها

شکل گیرد.

او در زمینه جبران عقب‌ماندگی ناوگان حمل و نقل شبکه مترو تهران به این نکته اشاره می‌کند: تکیه بر همیشگی مسافران به شمار می‌آید. در این زمینه مدیرعامل راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) توضیح می‌دهد: پاییز امسال، پس از گذشت ۷ سال از تاریخ انعقاد قرارداد تأمین ۶۳۰ دستگاه واگن از محل فاینانس خارجی، با مساعدت دولت و پیگیری‌های شهرداری تهران، موانع این قرارداد رفع شد تا در یک تعامل دوسویه، هم انتقال فناوری‌های پیشرفته ساخت واگن مترو به طرف ایرانی صورت پذیرد و هم به موازات پیگیری فرایند تولیدات داخلی، عقب‌ماندگی‌های انباشته ناوگان حمل و نقلی مترو هرچه سریع‌تر از محل واردات واگن‌های داخلی جبران شود. این قرارداد در ادامه تا سقف

کاهش سرفاصله حرکتی قطارها در خطوط هفتگانه

کاهش سرفاصله حرکتی قطارها در بسیاری از خطوط یکی از مطالبات همیشگی مسافران به شمار می‌آید. در این زمینه مدیرعامل راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) توضیح می‌دهد: پاییز امسال، پس از گذشت ۷ سال از تاریخ انعقاد قرارداد تأمین ۶۳۰ دستگاه واگن از محل فاینانس خارجی، با مساعدت دولت و پیگیری‌های شهرداری تهران، موانع این قرارداد رفع شد تا در یک تعامل دوسویه، هم انتقال فناوری‌های پیشرفته ساخت واگن مترو به طرف ایرانی صورت پذیرد و هم به موازات پیگیری فرایند تولیدات داخلی، عقب‌ماندگی‌های انباشته ناوگان حمل و نقلی مترو هرچه سریع‌تر از محل واردات واگن‌های داخلی جبران شود. این قرارداد در ادامه تا سقف

۸۵ درصد

درصد

اتفاق مهمی که در سال جاری رخ داد، اتمام تست‌های فنی قطار ملی مترو بود؛ قطاری که ۸۵ درصد تجهیزات و قطعات آن تا نکیه برنوامندی‌های داخلی طراحی و ساخته شده و با اخذ گواهینامه‌های معتبر بین‌المللی، حالا در آستانه ورود صورت می‌پذیرد. پیش‌بینی می‌شود، با افزایش تعداد قطارهای این خط، بتوان این سرفاصله حرکتی را به میزان قابل‌توجهی کاهش داد و به حدود ۱۵ تا ۲۰ دقیقه رساند.

