نیم‌نگاه

رسیدگی به ۱۱۸۹ پله برقی در ۷ خط

«یکی آستر است و آن دیگری رو به» این ضرب‌المثل را می‌توان مصداق عینی پله‌های برقی و آسانسورهای ایستگاه‌ها برای استفاده از مترو دانست. چون نبود پله‌های برقی گاه تردد را برای افراد سخت و به‌ویژه برای سالمندان و معلولان غیرممکن می‌کند. این مشکل اوایل سال گذشته در برخی از ایستگاه پیش آمد و شهروندان از خاموشی برخی پله‌های برقی گله داشتند، اما پس از آن تیم مدیریت حمل‌ونقلی ریلی پایتخت دست به کار و عملیات بررسی تمام ایستگاه‌ها شروع شد که نتیجه‌اش فعال بودن تمام پله‌های برقی است.

۲سال بدون روغن‌کاری

براساس آمار ما در ایستگاه‌های مترو، هزار و ۱۸۹ رشته پله‌برقی وجود دارد که در خطوط ۷گانه توزیع شده‌اند. همچنین تعداد آسانسورها هم به ۱۵۵ دستگاه می‌رسد. از این تعداد اکنون تمام پله‌ها سالم و فعال هستند و فقط ۳دستگاه آسانسور خراب در شبکه حمل‌ونقل ریلی شهری وجود دارد. اما خرابی پله‌های برقی چرا اتفاق می‌افتد. به گفته مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه در برخی مواقع لباس یا وسایل مسافران به پله‌برقی گیر می‌کند و موقتاً پله‌برقی متوقف و دوباره توسط کارکنان امور ایستگاهی فعال می‌شود. همچنین پله‌های برقی بعد از مدتی فعالیت نیاز به تعویض روغن دارند؛ درحالی‌که از تعویض روغن این مسیرهای تردد ۲سال می‌گذشت. اما این روغن‌کاری برای تمام پله‌ها تا اوایل اردیبهشت امسال صورت گرفت تا پله‌های خاموش نماند. مسعود درستی، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران در این‌باره می‌گوید: گرچه تمام پله‌ها احیا شده‌اند، اما باید قبول کرد که پله‌برقی یک وسیله مکانیکی است و احتمال دارد که با تمام رسیدگی‌ها خراب شود.

۱۰۰میلیارد اعتبار

هر وسیله‌ای در گذر زمان با استفاده زیاد خراب می‌شود و این موضوع پله‌های برقی را هم دربرمی‌گیرد؛ به‌ویژه آنکه از عمر پله‌های برقی برخی ایستگاه‌ها بیش از ۲۰سال می‌گذرد؛ گرچه همچنان در حال سرویس‌دهی هستند. اما برای ادامه روند کارپاید نوسازی شوند؛ به همین دلیل از سال گذشته عملیات بازسازی کلی شروع شده و ۱۰۰میلیارد تومان بودجه هم برای تأمین قطعات پله‌های برقی اختصاص یافت که تا اینجای امسال بخشی از قطعات خریداری و وارد ایران شد. خوشبختانه در جریان خرید قطعات هم شرکت مترو با مشکل مواجه نشد؛ چون در زمینه پله‌برقی مشکلی به اسم تحریم مانع نیست و فقط گاهی اوقات در پله‌های قدیمی یک قطعه که از دست می‌رود، کارشناسان سخت می‌توانند جایگزین آن را پیدا کنند و طبیعی است که به‌دلیل قدیمی بودن، تجهیزاتشان در بازار نباشد. از طرفی برای بخش خصوصی و تولید هم انگیزه و توجیه اقتصادی ندارد که به‌خاطر نیاز به چند قطعه، بخواهد خط تولید آنها را راه‌اندازی کند.

هر خاموشی، خرابی نیست

در هر حال گاهی پله‌های برقی برخی از ایستگاه‌ها بنا به تدابیری خاموش می‌شوند؛ در واقع گاه در برخی ایستگاه‌ها که پله‌های ۲خط به‌صورت موازی خدمت‌رسانی می‌کنند، در ساعات غیرپیک یکی از پله‌های برقی خاموش می‌شود. این کار هم برای صرفه‌جویی در مصرف برق است و به معنای خرابی پله‌برقی نیست. همچنین اگر خاموشی پله‌های برقی بیش از ۲۴ ساعت باشد، جزو امر خرابی محسوب نمی‌شود و تنها در شرایطی که پله‌های ۲۴ساعت از مدار خارج شود، جزو امر خرابی ها قرار می‌گیرد.

راه‌اندازی آسانسورهای جدید

به جز پله‌ها، آسانسورها هم برای بسیاری از مسافران به‌ویژه افراد دارای معلولیت و کهنسالان اهمیت دارند. در تهران هم ۱۵۵ دستگاه آسانسور در برخی از ایستگاه‌ها وجود دارد که به‌گفته مسئولان مترو، تنها ۳مورد آنها خراب است. البته در ایستگاه‌هایی برخی از آسانسورها از مدار خارج شده‌اند که گفته می‌شود خراب نیستند، بلکه مشکل استاندارد دارند؛ چون کارشناسان سازمان ملی استاندارد براساس یک چک‌لیست نسبت به کنترل کیفیت آسانسورها اقدام می‌کنند که در آن حداکثر مسافتی که یک آسانسور باید توقف کند، ۱۱ ونیم‌متر دانسته است؛ یعنی هر آسانسور بدارای ۱۱ ونیم‌متر طی مسافت باید توقف کند و هایش باز شود، اما این موضوع برای متروی که حداقل در عمق ۳۵متری زمین قرار دارد، امکان‌پذیر نیست؛ چراکه عمق برخی ایستگاه‌های مترو زیاد است و امکان‌پذیر نیست که هر ۱۱ ونیم‌متر یک خروجی برای آسانسورها ایجاد شود. از طرفی برخی ایستگاه‌ها در گذشته ساخته شدند و در زمان طراحی ایستگاه‌ها نیز توجهی به استاندارد نداشته یا هماهنگی با سازمان استاندارد نکرده بودند. تعداد این نوع از آسانسورها به ۵۷دستگاه می‌رسد.

ایستگاه‌های افتتاح شده و در حال تکمیل کدامند؟

سرعت مترو در حرکت

۲۰ماه گذشته، ۱۲ورودی و ۱۰ ایستگاه متروبه بهره‌برداری رسیده است

گزارش
مریم باقرپور
روزنامه‌نگار

شاید تا ۲دهه قبل تردد از شمال تا جنوب و از شرق تا غرب پایتخت در کمترین زمان، بدون ترافیک و صدای بوق و... رؤیا بود، اما این رؤیا اکنون محقق شده و از شمال‌غرب تا جنوب پایتخت که طولش به بیش از ۴۲ کیلومتر می‌رسد را می‌توان در ۷۰دقیقه تردد کرد. البته در ۲۰ماه اخیر با بهره‌برداری از خطوط ریلی جدید زمینه رفت‌وآمد شهروندان از شمال‌غرب تا جنوب‌شرق و شمال تا شرق پایتخت فراهم شده و اتفاق‌های خوبی برای مترو سواران افتاده است. همه اتفاق‌های خوب متروی تهران را از مهرماه سال ۱۴۰۰ تاکنون مرور کرده و گزیری داشته‌ایم به برنامه‌های آینده؛ این بخش برای رفاه حال مردم.

در ۲۰ماه گذشته ۱۰ ایستگاه جدید افتتاح شده است.

برای تسهیل تردد مردم در ۲۰ماه گذشته ۱۲ ورودی جدید به بهره‌برداری رسیده است.

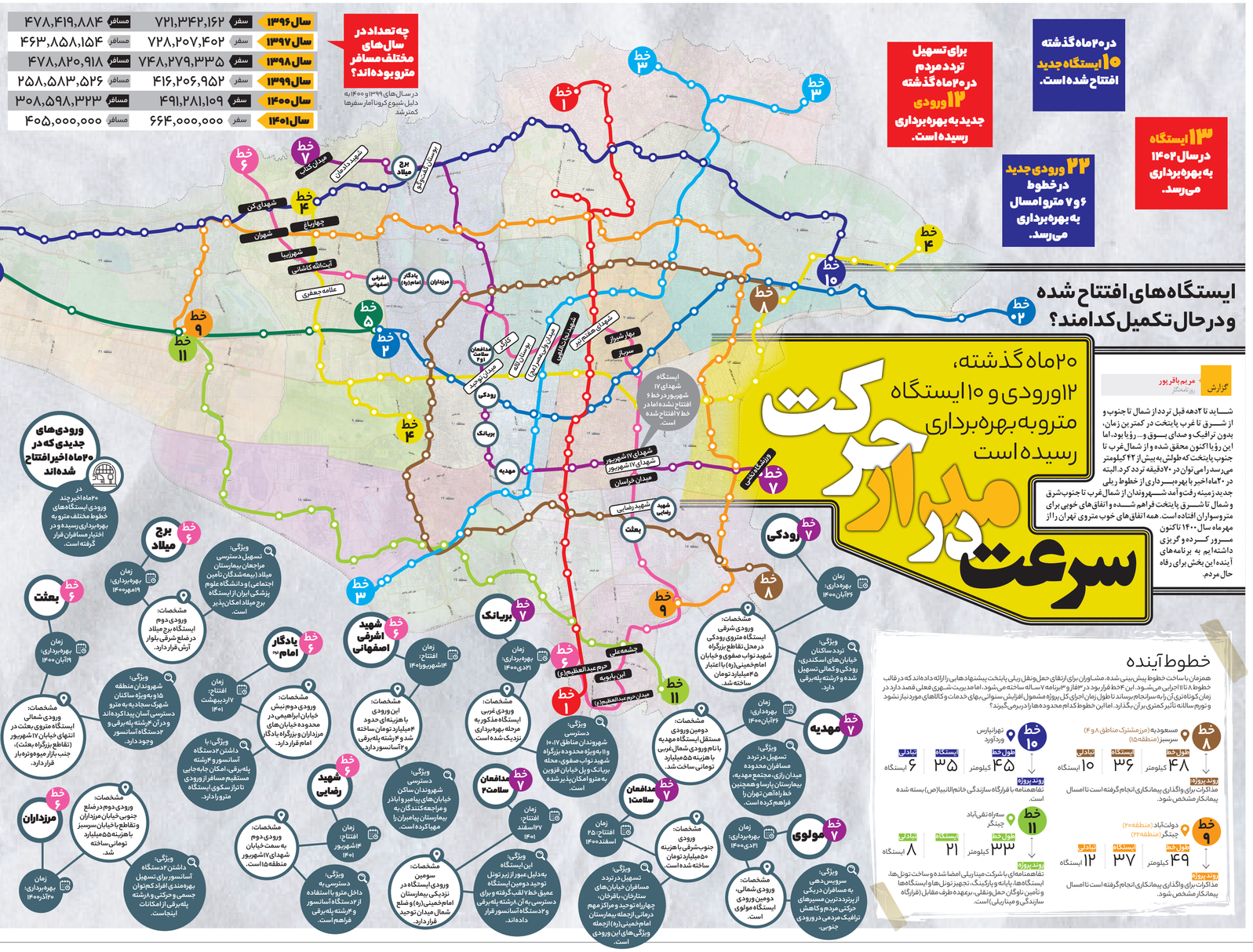
۱۳ ایستگاه در سال ۱۴۰۲ به بهره‌برداری می‌رسد.

۲۲ ورودی جدید در خطوط ۶ و ۷ مترو امسال به بهره‌برداری می‌رسد.

چه تعداد در سال‌های مختلف مسافر متروبوده‌اند؟

سال ۱۳۹۶	۷۲۱,۳۴۲,۱۶۲ سفر	۴۷۸,۴۱۹,۸۸۴ مسافر
سال ۱۳۹۷	۷۲۸,۲۰۷,۴۰۲ سفر	۴۶۳,۸۵۸,۱۵۴ مسافر
سال ۱۳۹۸	۷۴۸,۲۷۹,۳۳۵ سفر	۴۷۸,۸۲۰,۹۱۸ مسافر
سال ۱۳۹۹	۴۱۶,۲۰۶,۹۵۲ سفر	۲۵۸,۵۸۳,۵۲۶ مسافر
سال ۱۴۰۰	۴۹۱,۲۸۱,۱۰۹ سفر	۳۰۸,۵۹۸,۳۲۳ مسافر
سال ۱۴۰۱	۶۶۴,۰۰۰,۰۰۰ سفر	۴۰۵,۰۰۰,۰۰۰ مسافر

در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به دلیل شیوع کرونا آمار سفرها کمتر شد


خط ۱
خط ۲
خط ۳
خط ۴
خط ۵
خط ۶
خط ۷
خط ۸
خط ۹
خط ۱۰
خط ۱۱
خط ۷ مهدیه
خط ۷ مولوی
خط ۷ رودکی
خط ۷ بریانک
خط ۷ مدافعان سلامت
خط ۷ مدافعان سلامت ۲
خط ۶ شهید اشرفی اصفهانی
خط ۶ یادگار امام (ره)
خط ۶ برج میلاد
خط ۶ بعثت
خط ۶ مرزداران
خط ۶ شهید رضایی
خط ۶ شهید دادمان
خط ۶ عمران کتاب
خط ۶ شهرک کن
خط ۶ چهارراه
خط ۶ شهران
خط ۶ سهرزیبا
خط ۶ آیت‌الله کاشانی
خط ۶ عامه جعفری
خط ۶ نمونه سامانه
خط ۶ یادگار امام (ره)
خط ۶ مرزداران
خط ۶ شهید رضایی
خط ۶ برج میلاد
خط ۶ شهید اشرفی اصفهانی
خط ۶ بعثت