

مطالعات موضعی و کلی

در طراحی خطوط جدید شبکه مترو دو دسته مطالعات انجام شده است؛ یک دسته مطالعاتی که در محدوده ایستگاه‌ها صورت پذیرفته و دسته دیگر مطالعاتی که باید در کل خط انجام شود. به عبارت دیگر مطالعات خطوط چهار گانه برای کل خط با تمام اجزاء آن به طور کامل انجام می‌شود اما در مرحله اجرا می‌توان بخشی که توجیه اقتصادی و نسبت فایده به هزینه بیشتری دارد را زودتر ساخت.

جلب مشارکت بخش خصوصی

از آنجاییکه در فرآیند ساخت خطوط جدید ابتدا بخش‌های پسر رفت و آمد احداث می‌شوند، لذا می‌توان توجه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به مشارکت در پیشبرد روند ساخت خطوط و ایستگاه‌ها را نیز به نوبه خود جلب کرد. مثلاً خط ۱۱ از مناطق بکری عبور می‌کند که می‌توان مجتمع‌های ایستگاهی آن را به بخش خصوصی واگذار کرد و از این راه، آورده‌ای برای تامین هزینه ساخت خط و ایستگاه‌هایش فراهم کرد.

افزایش ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار نفری مسافران روزانه مترو

حامد فوقانی

روزنامه‌نگار

احداث ۴ خط جدید شبکه متروی تهران (خطوط ۸ تا ۱۱) که مطالعات آن بر اساس مصوبه ۳۰ بهمن ماه ۱۳۹۸ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای

کشور و طبق آخرین نسخه طرح جامع حمل‌ونقل ریلی پایتخت شکل گرفت و از اواسط سال ۱۳۹۹ آغاز شد، تحوّل شگرف در میزان و نحوه جابه‌جایی مسافران این مد حمل‌ونقلی در سطح شهر تهران ایجاد خواهد کرد. برآوردهای حاصل از شبیه‌سازی‌های ترافیکی

حکایت از آن دارد که با ساخت خطوط جدید شبکه متروی تهران، تعداد مسافران این مد حمل‌ونقل عمومی، روزانه حداقل ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر افزایش یافته و در کمترین میزان مورد تصور، مجموع مسافران خطوط هفت‌گانه فعلی و خطوط چهارگانه جدید به ۵ میلیون نفر در روز می‌رسد.

رسیدگی به ۱۸۹ پله برقی در ۷ خط

«یکی آستر است و آن دیگری رویه» 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 اواخر سال گذشته در برخی از ایستگاه‌های 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.

۲۱ سال بدون روغن کاری

بر اساس آمارها در ایستگاه‌های مترو، هزار و ۱۸۹ رشته پله برقی وجود دارد که در خطوط ۴۷ گانه توزیع شده‌اند. همچنین تعداد آسانسورها هم به ۱۵۵ ایستگاه می‌رسد. از این تعداد اکنون تمام پله‌ها سالم و فعال هستند و فقط ۲۳ ایستگاه 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 پله برقی گیر می‌کند و موقتاً پله برقی متوقف و دوباره توسط کارکنان امور ایستگاهی فعال می‌شود. همچنین پله‌های برقی بعد از مدتی فعالیت نیاز به تعویض روغن دارند؛ در حالی که از تعویض روغن این مسیبرهای تردد ۲۱ سال می‌گذشت. اما این روغن کاری برای تمام پله‌ها تا اوایل اردیبهشت امسال صورت گرفت تا پله‌های خاموش نماند. مسعود درستی، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران در این باره می‌گوید: گرچه تمام پله‌ها احیا شده‌اند، اما باید قبول کرد که پله برقی یک وسیله مکانیکی است و احتمال دارد که با تمام رسیدگی‌ها خراب شود.

۱۰۰ میلیارد اعتبار

هر وسیله‌ای در گذر زمان با استفاده زیاد خراب می‌شود و این موضوع پله‌های برقی را هم در بر می‌گیرد؛ به‌ویژه آنکه از عمر پله‌های برقی برخی ایستگاه‌ها بیش از ۲۰ سال می‌گذرد؛ گرچه همچنان در حال سرویس دهی هستند، اما برای ادامه روند کار باید نوسازی شوند؛ به همین دلیل از سال گذشته عملیات بازسازی کلی شروع شد و ۱۰۰ میلیارد تومان بوده هم برای تأمین قطعات پله‌های برقی اختصاص یافت که تا ابتدای امسال بخشی از قطعات خریداری وارد انبار شد. خوشبختانه در جریان خرید قطعات هم شرکت مترو با مشکل مواجه نشد؛ چون در زمینه پله برقی 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 به دلیل قدیمی بودن، تجهیزا نشان در بازار نباشد. از طرفی برای بخش خصوصی و تولید هم انگیزه و توجیه اقتصادی ندارد که به خاطر 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 ۲ خط به صورت موازی خدمت‌رسانی می‌کنند، در ساعات غیر پیک یکی از پله‌های برقی خاموش می‌شود. این کار هم برای صرفه جویی در مصرف برق است و به معنای خرابی پله برقی نیست. همچنین اگر خاموشی پله‌های برقی کمتر از ۲۴ ساعت باشد، جزو آمار خرابی محسوب نمی‌شود و تنها در شرایطی که پله‌ای ۲۴ ساعت از مدار خارج شود، جزو آمار خرابی‌ها قرار می‌گیرد.



عکس: همشهری / تصویر: ماسیم - ایستگاه حفار خطوط جدید مترو (TBM) از نوع دستگاه‌های قطر بزرگ ۱۵.۷ متری است.

مشخصات خطوط چهارگانه جدید

- خط ۸** از مسعودیه تا سرسبز به طول ۴۰ کیلومتر و ۳۷ ایستگاه عملیات اجرایی آن سال آینده شروع می‌شود
- خط ۹** از دولت‌آباد تا چیتگر به طول ۴۶ کیلومتر و ۳۹ ایستگاه عملیات اجرایی آن امسال شروع می‌شود
- خط ۱۰** از تهرانپارس تا وردآورد به طول ۴۳ کیلومتر و ۳۵ ایستگاه عملیات اجرایی آن شروع شده است
- خط ۱۱** از چیتگر تا سهراب تقی‌آباد به طول ۳۳ کیلومتر و ۲۱ ایستگاه عملیات اجرایی آن سال آینده شروع می‌شود

فواید مهم ۴ خط جدید

- ۱** اقصی نقاط پایتخت را پوشش داده و شکل متعادل‌تری به پراکندگی ایستگاه‌های مترو در مناطق مختلف شهر می‌بخشند.
- ۲** هر سال بیش از ۸۰۰ میلیون لیتر (حداقل برآورد‌ها) صرفه‌جویی در مصرف بنزین و گازوئیل فقط برای تهران در بر خواهند داشت.
- ۳** صرفه‌جویی ۲۴۰۰ میلیارد تومانی از محل کاهش مصرف حامل‌های انرژی صرفاً در پایتخت و به قیمت امروز گازوئیل و بنزین رخ می‌دهد.
- ۴** مناطق پر جمعیت و متراکمی از قبیل مناطق ۱۸، ۱۷، ۱۵، ۹ و ۲۰ که حداکثر از یک تا ۳ ایستگاه مترو برخوردار هستند و منطقه ۲۱ که حتی یک ایستگاه مترو هم ندارد، بیش از پیش تحت پوشش شبکه حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری قرار می‌گیرند.

۴ خط جدید روی خط جزئیات

- ۱** حدود ۱۶۰ کیلومتر طول و ۱۱۳۰ ایستگاه را شامل می‌شوند.
- ۲** هزینه‌های آنها از محل مشارکت با بخش خصوصی، تهاترت ملک و اراضی و همچنین سایر روش‌های جدید تأمین منابع مالی از قبیل بحث TOD پوشش داده می‌شود.
- ۳** در طرح اولیه ۳ برنامه ۷ ساله برای تکمیل خطوط جدید مترو تدوین شده بود، اما مدیریت شهری فعلی، برنامه‌های کوتاه‌تر و سریع‌تر برای به ثمر نشستن این پروژه عظیم که حدود ۴۰۰ هزار میلیارد تومان هزینه در بر دارد، در نظر گرفته است.