تکمیل پازل مترو با اقدامات تأثیرگذار

از ساخت پارکینگ و پایانه تا تکمیل شبکه مترو تهران در نقشه راه مدیران شهری

محمد قربانی
روزنامه‌نگار

رفع آلودگی هوا و ترافیک ۲دغدغه و خواسته شهروندان تهرانی از مدیران شهری است؛ دغدغه‌هایی که یک راه‌حل بیشتر ندارد و آن هم توسعه و استفاده از حمل‌ونقل عمومی است. حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر همچون مترو و اتوبوس تنها راه برون‌رفت از مشکلات چندده‌ساله تهران است.

در میان وسایل حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر، مترو به‌دلیل نداشتن ترافیک و ایمنی، همواره مورد استقبال بیشتر شهروندان قرار گرفته و به همین دلیل نیز توسعه مترو کلانشهر تهران در دستور کار مدیران فعلی شهرداری قرار دارد و سعی شده تا با تزریق منابع مالی از راه‌های مختلف، نه تنها کم‌کاری مدیران قبلی را جبران کنند بلکه گام‌های بلندتری را در راستای توسعه مترو بردارند؛ به‌گونه‌ای که عملیات اجرایی ساخت خط ۱۰ مترو آغاز شد و تلاش برای ورود بخش خصوصی به ساخت خطوط ۸، ۹ و ۱۱ادامه دارد.

ساخت خطوط جدید مترو امری ضروری برای تهران است اما تکمیل خطوط فعلی نیز یک نیاز مهم است و به همین دلیل مدیران فعلی شهرداری تهران در کنار توسعه و ساخت خطوط جدید، به تکمیل خطوط مترو که اتفاقا در حال بهره‌برداری هم هستند، توجه کردند؛ چراکه تکمیل خطوط و ایستگاه‌های باقیمانده به افزایش راندمان و کیفیت فعالیت خطوط مترو کمک می‌کند و می‌تواند جذابیت سفر با مترو برای مسافران را افزایش دهد. شاید تکمیل کارهای باقیمانده در ایستگاه‌های مترو در مقابل عملیات بزرگ ساخت تونل‌های عظیم و ایستگاه‌های بزرگ مترو، در نگاه اول اهمیت یا حتی «ریزه‌کاری» محسوب شود اما اشتباه نکنید همین اقدامات تأثیر بسزایی در افزایش کیفیت و ایمنی سیر و سفر با مترو ایفا می‌کند؛ تکمیل خطوط فعلی متروی تهران را شاید بتوان در ۳دسته کلی تکمیل شبکه، تکمیل ایستگاه‌های باقیمانده و تکمیل زیرساخت‌ها تقسیم‌بندی کرد؛ تقسیم‌بندی‌ای که نقش بسزایی بر کیفیت سفر با مترو برای شهروندان به ارمغان می‌آورد.

ساخت ایستگاه‌هایی که مشتریان زیادی دارد

پازل تکمیل شبکه خطوط فعال مترو تهران، با افتتاح ایستگاه‌های باقیمانده به‌خصوص در خطوط ۶ و ۷ تکمیل می‌شود و آن‌موقع است که می‌توان اعلام کرد عملیات ساخت و بهره‌برداری از خطوط ۶ و ۷ مترو به پایان رسیده. در این دوره مدیران انقلابی شهر با همت جهادی خود و اتخاذ روش‌های نوین مالی نسبت به جذب منابع مالی و تکمیل، ساخت و بهره‌برداری از ایستگاه‌های باقیمانده را در دستور کار خود قرار داده و در این مدت ۱۵ایستگاه مترو افتتاح کردند که به نوع خود رکورد خوبی برای مدیران شهری است.

پرونده خطوط ۶ و ۷ بسته می‌شود

شیوه مرسوم در ساخت مترو این است که ابتدا ایستگاه‌های ابتدایی و انتهایی خط، ایستگاه‌های واقع‌شده در معابر مهم و ایستگاه تبادلی با سایر خطوط افتتاح شده و بعد از آن به مرور زمان ایستگاه‌های میانی، به همین دلیل با وجود افتتاح خطوط متروی ۶ و ۷ در مدیریت اسبق شهری، هنوز شهرداری فعلی تهران میراث‌دار ایستگاه‌های افتتاح‌نشده است و عزم خود را بر بستن پرونده خطوط ۶ و ۷ مترو با افتتاح ایستگاه‌های باقیمانده گذاشته است؛ چراکه در خط ۷ مترو هنوز وضعیت ایستگاه متروی ورزشگاه تختی و در خط ۶ مترو هنوز فرایند ساخت ۸ایستگاه که البته ۴ایستگاه متعلق به نیمه جنوبی خط ۶ است، باقی مانده که البته تا پایان سال ۳ ایستگاه میانی خط ۶ یعنی ایستگاه‌های بهارشیراز، آیت‌الله کاشانی و شهدای کن وارد مدار بهره‌برداری خواهد شد و تا پایان سال آینده نیز پرونده خطوط ۶ و ۷ بسته خواهد شد.

عدم‌پیوستگی ایستگاه‌های مترو در یک خط سبب می‌شود تا مسافران عطای استفاده از مترو را به لقایش ببخشند؛ چراکه ایستگاه‌های افتتاح‌نشده در یک خط مترو فعال مانند دندان‌های افتاده در دهان می‌ماند که یکی درمیان خالی است و امکان استفاده از آنها به‌خوبی وجود ندارد، اما حالا با عزم جدی مدیران انقلابی، به‌زودی ایستگاه‌های باقیمانده وارد مدار بهره‌برداری می‌شوند و قطعا اقبال عمومی به استفاده از خط مترویی که همه ایستگاه‌های آن فعال است و دسترسی خوبی ایجاد می‌کند، بیشتر می‌شود.

۳ایستگاه دیگری که تهرانی‌ها چشم‌انتظار بهره‌برداری و افتتاح آن هستند در نیمه شمالی خط ۶ مترو واقع شده و ویژگی‌های منحصربه‌فرد خود را دارند؛ به‌گونه‌ای که ایستگاه متروی بهارشیراز جنب بیمارستان خانواده در نزدیکی خیابان شریعتی و سپاه واقع شده که در این ایستگاه نصب و راه‌اندازی آسانسورهای ویژه معلولان و نصب خطوط سواریی برای سهولت در تردد نابینایان انجام می‌شود و در این ایستگاه ۸آسانسور و ۱۸دستگاه پله‌برقی فعال خواهد بود، این در حالی است که ایستگاه آیت‌الله کاشانی نیز مقصد بعدی افتتاح خواهد بود که ایستگاه در تقاطع جنت‌آباد جنوبی در منطقه۵ واقع شده که با افتتاح این ایستگاه، محله‌هایی همچون شهرزیبا، آیت‌الله کاشانی، سازمان برنامه و... به شبکه مترو تهران متصل می‌شوند که در این ایستگاه نیز قرار است ۴دستگاه آسانسور و ۱۴دستگاه پله‌برقی نصب شود و سرانجام قطار افتتاح‌های ایستگاه مترو در سال جاری در ایستگاه شهدای کن متوقف خواهد شد که با افتتاح ایستگاه متروی شهدای کن، محله‌هایی همچون شهران شمالی، کن، کوهسار، شهید آبشناسان و... تحت چتر مترو تهران قرار خواهند گرفت که مقرر شده در این ایستگاه نیز ۱۲دستگاه پله‌برقی و ۳دستگاه آسانسور نصب شود.

برخی از مدیران، مدیرهای تمام‌کننده کارهای باقیمانده هستند و در این دوره مدیریت شهری نیز اهتمام ویژه‌ای بر تکمیل و اتمام کارهای برزمین‌مانده که شاید معطل یک امضا یا همدلی و همراهی است، داشتند؛ به‌گونه‌ای که در این دوره، مدیران شهری سعی کردند با برقراری تعاملات خوب و سازنده، مشکلات باقیمانده را رفع کنند که مصداق بارز آن تکمیل، ساخت و بهره‌برداری از متروی پرند بود. در پاییز امسال بالاخره بعد از حدود ۱۸ سال مترو به پرند رسید و پرند به‌عنوان یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای اقماری تهران با حمل‌ونقل پاک به تهران متصل شد.

توسعه خطوط جدید مترو در دست اقدام

در کنار تکمیل خطوط باقیمانده، توسعه شبکه مترو به‌عنوان ستون فقرات حمل‌ونقل عمومی در دستور کار مدیران شهری قرار گرفت به‌گونه‌ای که عملیات اجرایی خط ۱۰ مترو که در دوره قبلی مدیریت شهری، ساخت این خط بعد از کلنگ‌زنی نمایشی رها شده بود، در این دوره مورد توجه قرار گرفت و دستگاه‌های حفار TBM در محدوده دریاچه چیتگر در حال حفاری هستند.

براساس طرح جامع حمل‌ونقل شهر تهران، خطوط جدید مترو تهران شامل ۴خط درون‌شهری ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ است که شامل خط ۸مترو از مسعودیه تا سرسبز به طول ۴۸کیلومتر و ۳۶ایستگاه، خط ۹ مترو از دولت‌آباد تا بوستان چیتگر به طول ۴۹کیلومتر و ۴۰ایستگاه است و همچنین خط ۱۰ قرار است از فلکه سوم تهرانپارس تا وردآورد به طول ۴۵کیلومتر و ۳۳ایستگاه باشد و خط ۱۱مترو نیز از بوستان چیتگر تا سه‌راه تقی‌آباد به طول ۳۳کیلومتر و ۲۱ایستگاه خواهد بود که مطالعات نشان می‌دهد با احداث ۴خط جدید، حدود ۱۷۵کیلومتر مسیر و ۱۳۰ایستگاه به شبکه متروی تهران اضافه خواهد شد.

در این طراحی‌ها برای نخستین‌بار، در انجام مطالعات از مجموعه مشاوران شهرسازی و ترافیکی در تعیین موقعیت دقیق ایستگاه‌ها و همچنین تعیین ظرفیت خطوط استفاده شده است و همچنین از مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده در مطالعات این ۴خط، بررسی اثرات احداث و بهره‌برداری از هر یک از ایستگاه‌های جدید بر میزان جذب مسافر سایر خطوط متروی تهران است و البته یکی دیگر از ویژگی‌های مطالعات صورت‌گرفته، فازبندی اجرا و بهره‌برداری از خطوط جدید بر مبنای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تامین منابع مالی طرح است. اطلاعات مربوط به کلیه تملک‌های مورد نیاز برای احداث تونل‌ها و ایستگاه‌ها و همچنین دپو و پارکینگ‌های خطوط جدید، توسط مشاوران طرح استخراج شده است.

برنامه اولیه ساخت خطوط ۸ تا ۱۱ در ۳فاز ۷ساله که هر فاز حدودا ۵۰کیلومتر باشد، طراحی شده بود اما مدیریت شهری فعلی، قصد دارد زمان اجرای کل پروژه را به حداقل ممکن کاهش دهد تا هزینه‌های ساخت شبکه مترو تقلیل یابد تا در طول سالیان متمادی، کمتر از بابت رشد نرخ تورم متاثر شود و البته یادمان باشد که احداث خطوط ۸ تا ۱۱ در هم‌افزایی با خطوط هفت‌گانه موجود، باعث ایجاد حلقه‌ای متصل و یکپارچه در شبکه راه‌آهن ریلی زیرزمینی پایتخت شده و شکل پراکندگی ایستگاه‌ها در مناطق مختلف را متعادل‌تر خواهد ساخت.

تأمین هزینه ساخت و توسعه مترو

تهاتر املاک، ظرفیت مالی مجتمع‌های ایستگاهی، مشارکت بخش خصوصی و روش‌های جدید تامین منابع مالی مانند TOD برای پوشش هزینه‌های احداث ۴خط جدید و همچنین تامین ناوگان و تجهیز تونل‌ها درنظر گرفته شده است. ضمن اینکه اخیرا مذاکراتی نیز با برخی شرکت‌های خارجی داوطلب ساخت خطوط جدید انجام شده که این امر منجر به انعقاد تفاهمنامه‌هایی نیز شده است تا با این قراردادها پای شرکت‌های خارجی در صنعت متروسازی تهران باز شود.

نکته قابل تامل این است که بررسی‌ها نشان داده که با احداث ۴خط جدید، روزانه حداقل ۲/۲میلیون سفر به جمع استفاده‌کنندگان از شبکه متروی تهران اضافه شده و جمع کل سفرهای روزانه خطوط هفت‌گانه فعلی و چهارگانه جدید به حداقل ۵میلیون سفر در روز می‌رسد. این نکته باید مورد توجه قرار گیرد که میزان صرفه‌جویی ناشی از کاهش مصرف بنزین و گازوئیل بر اثر ساخت خطوط جدید حداقل ۸۰۰میلیون لیتر در سال و به‌عبارتی ۲۴۰۰میلیارد تومان به قیمت امروز حامل‌های انرژی است.

ماجرای ارتقای استاندارد ایستگاه‌ها

یکی از اقدامات تکمیلی در ایستگاه‌های مترو، ساخت و بهره‌برداری از دومین ورودی ایستگاه‌های متروست؛ چراکه به‌دلیل سرعت کار و نیاز مردم به استفاده از مترو معمولا ایستگاه مترو با یک ورودی و خروجی به مدار بهره‌برداری وارد می‌شود و این در حالی است که از نظر ایمنی ساخت ورودی دوم از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است؛ چراکه وجود ورودی دوم علاوه بر اینکه موجب افزایش سرعت تردد و تخلیه مسافران می‌شود، در مواقع بروز حوادث همچون حریق، زلزله و... بسیار گره‌گشاست و می‌تواند به تخلیه سریع مسافران کمک کند که در این دوره مدیریت شهری ۱۳ ورودی برای ایستگاه‌های فعال مترو ساخته شده و به بهره‌برداری رسیده است.

علاوه بر ساخت ورودی و خروجی‌های استاندارد برای ایستگاه‌های مترو، نصب آسانسور و پله برقی، ساخت هواساز و هواکش‌های میان‌تونلی، احداث پست برق و... از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است به‌گونه‌ای که برای افزایش کیفیت سفر با مترو، داشتن تهویه مناسب ایستگاه‌ها، تردد آسان با پله‌برقی و آسانسور امری ضروری است و جذابیت سفر با مترو را افزایش می‌دهد چراکه بعضا مشاهده می‌شود افراد کم‌توان و ناتوان به‌دلیل نبود آسانسور و پله‌برقی نمی‌توانند از مترو استفاده کنند و از طرف دیگر نبود تهویه مناسب در ایستگاه‌ها قطعا موجب ناراحتی و کلافه‌شدن مسافران در انتظار قطار در ایستگاه‌های فاقد هواساز می‌شود اما حالا در پی نگاه ارج‌نهادن به حقوق شهروندان و متروسواران، بهبود وضعیت ایستگاه‌ها با ساخت هواساز و هواکش میان‌تونلی و... ارتقا یافته است.

توسعه پارکینگ‌های مترو

در کنار تکمیل کارهای باقیمانده در خطوط افتتاح‌شده مترو، ساخت و تکمیل پایانه و پارکینگ در ابتدا و انتهای هر خط مترو یک امر حیاتی است چراکه قطارهای مترو برای تعمیر و سرویس، شست‌وشو، نگهداری و حتی توقف و پارک نیاز به پایانه و پارکینگ دارند که در این دوره مدیریت شهری، مدیران برای ساخت پایانه‌های نوین خیز برداشتند؛ به‌گونه‌ای که چندی پیش پایانه اکباتان آن‌هم با استفاده از فضای زیرسطحی ساخته شد و حالا هم ساخت پایانه دولت‌آباد، آزادگان و فاز دوم پارکینگ شهید کلاهدوز در حال انجام است و به‌زودی شاهد افتتاح‌های بیشتر در این حوزه خواهیم بود.

عکس: همشهری/مهدی بیات

ساخت خطوط جدید برای حمل‌ونقل ریلی پایتخت

کارایی مترو مستلزم تکمیل یک شبکه است

معاون شهردار تهران: ایجاد یک ایستگاه مترو به‌طور متوسط بین ۲۰ تا ۲۵ درصد در ترافیک معابر پیرامونی آن ایستگاه مؤثر است

فرخنده رفائی
روزنامه‌نگار

هیچ فردی در این شهر نیست که روزی برای فرار از ترافیک به حمل‌ونقل ریلی پناه نبرده باشد. اوج ترافیک است و خیابان‌ها قفل قفل؛ تنها راه‌حل استفاده از مترو برای رسیدن به موقع به مقصد است. البته این روند شامل مناطقی می‌شود که از این زیرساخت بهره‌مند باشند. در ادوار گذشته، غرب تهران در بن بست بود و ریلی به‌خود ندیده بود. ایستگاه‌های مترو هم ناقص افتتاح شده بود و انتظار توقف در ایستگاه‌هایی را داشتیم که روی نقشه نمایش وجود دارد اما واقعی نیست و هنوز کارگران آنجا در حال کار هستند؛ یکی از دردسرهای شهروندان همین دوگانگی بود. دوره مدیریت شهری ششم اما با افتتاح ایستگاه‌های شمال غربی و اتصال مترو حومه‌ای پرند به تهران بخشی از مشکلات شهروندان را حل کرد اما خبر نهایی این است که بالاخره خطوط ۶ و ۷ تهران تا پایان سال ۱۴۰۳ تکمیل می‌شود و نقشه مترو چهره‌ای واقعی به‌خود می‌گیرد. محسن هرمزی، معاون شهردار تهران از وضعیت این روزهای مترو تهران حرف می‌زند. او در گفت‌وگوی اختصاصی با همشهری از استقبال قابل‌قبول مردم می‌گوید. گفت‌وگوی تشریحی با معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران را در ادامه بخوانید.

توسعه مترو یکی از مهم‌ترین اولویت‌ها بوده است؛ چرا همیشه در این حوزه کمبود داریم؟

توسعه شبکه مترو پایتخت و تامین ناوگان متناسب با آن، همواره نیازمند تامین منابع مالی هنگفت بوده است؛ این صنعت به ذات خود هزینه بر بوده و به لحاظ احداث مسیرهای ریلی، ساخت و تجهیز ایستگاه‌ها جزو ابر پروژه‌های شهری به‌حساب می‌آید. قاعدتا هرگاه در زمینه تامین به موقع هزینه‌ها اشکالاتی به‌وجود آمده، روند تکمیل مترو نیز با فراز و نشیب‌هایی مواجه شده است. از طرفی این یک واقعیت است که در برخی برهه‌های زمانی با وجود اذعان مدیران شهری و متولیان اداره امور شهر به مسئله اولویت گسترش سیستم حمل‌ونقل عمومی، جدیت لازم برای اختصاص منابع مالی به این حوزه وجود نداشته است. در نتیجه اغلب با یک عقب‌ماندگی ادواری مواجه بوده‌ایم.

اقدامات مدیریت شهری در دوره ششم برای توسعه مترو چگونه بوده است؟

مدیریت شهری در دوره کنونی ضمن توجه به برنامه‌های بلندمدت، در زمینه رفع نواقص خطوط هفتگانه موجود تلاش‌های مستمری داشته است؛ این نواقص شامل احداث ایستگاه‌های باقی مانده در خطوط ۶ و ۷، تجهیز ایستگاه‌های در حال بهره‌برداری به تاسیسات تکمیلی مانند پله برقی، آسانسور، هواسازها و هواکش‌های میان تونلی، پایانه‌ها و پارکینگ‌های ابتدا و انتهای هر خط و همچنین پروژه‌های مربوط به توسعه خطوط است. از طرفی در مقوله تامین ناوگان حمل‌ونقلی و جبران کمبودهای انباشته از ادوار پیشین، تحرکات ارزنده‌ای صورت گرفته که احیاء قرارداد تامین ۳۳۰دستگاه واگن از محل فاینانس خارجی به همراه اجرایی شدن قرارداد تولید ۱۱۳واگن از روی نمونه قطار ملی مترو از جمله آنها است.

برنامه‌های آینده برای توسعه مترو چیست؟

مهم‌ترین برنامه متولیان امر در زمینه توسعه شبکه مترو پایتخت، آغاز عملیات اجرایی خطوط جدید (خط ۸ و خط ۱۱) است. با احداث و تکمیل این ۴خط، ۱۷۵کیلومتر مسیر ریلی – تونلی و ۱۳۰ایستگاه جدید به دارایی‌های مترو تهران افزوده خواهد شد. این امر به‌معنای آن است که اولا اقصی نقاط پایتخت از امکانات شبکه حمل‌ونقل عمومی انبوه بر برخوردار شده و در ثانی هم‌افزایی خطوط چهارگانه جدید با خطوط فعلی، معنای واقعی ایجاد شبکه مترو را واقعیت خواهد بخشید.

چه زمانی خطوط نیمه کاره مترو به‌صورت کامل تکمیل می‌شود؟

ایستگاه‌های باقی مانده خطوط ۶ و ۷ تا پایان سال ۱۴۰۳ تکمیل می‌شود اما در بحث پروژه‌های توسعه‌ای، پیش‌بینی ما این است که فرایندی ۳الی ۴ساله با تضمین وجود منابع مالی نیاز است تا توسعه خطوط موجود به سرانجام برسد.

با توسعه خطوط، چقدر شاهد کاهش ترافیک خواهیم بود؟

تجربه نشان داده است که احداث هر ایستگاه مترو، تأثیرات فرامحلی در ترافیک معابر حمل‌ونقلی دارد؛ آمارها حکایت از آن دارد که ایجاد یک ایستگاه مترو به‌طور متوسط بین ۲۰ تا ۲۵درصد در ترافیک معابر پیرامونی آن ایستگاه مؤثر است. این عدد قاعدتا در مورد ترافیک معابر منطقه‌ای که سطح وسیع‌تری را شامل می‌شود، کمتر است. ذکر این نکته ضروری است که تأثیرات واقعی ایستگاه‌های مترو زمانی به حد اعلای خود می‌رسد که این ایستگاه‌ها تشکیل یک شبکه را داده و در تعامل با یکدیگر، جذابیت‌های استقبال از سیستم حمل‌ونقل عمومی انبوه بر را افزایش دهند.

آلودگی هوا چه تأثیری از توسعه خطوط و ایستگاه‌ها می‌گیرد؟

قاعدتا وقتی از توصیه به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی صحبت می‌کنیم، در افق نگاه هایمان مسئله کاهش ترافیک و به تبع آن رهایی از معضل آلودگی‌های زیست‌محیطی را درنظر داریم. در حقیقت وقتی آلودگی‌های صوتی و تنفسی تقلیل می‌یابد که شهروندان وسایل حمل‌ونقل عمومی را به وسیله نقلیه شخصی ترجیح دهند.

چه ایستگاه‌هایی افتتاح شده و افتتاح می‌شود؟ استقبال مردم از ایستگاه‌های جدید چگونه بوده است؟

در دوره ششم مدیریت شهری و تا به امروز ۱۵ ایستگاه، ۱۳ورودی جدید، یک پایانه مترو و یک پست برق افتتاح شده است. استقبال مردم از ایستگاه‌های جدید قابل‌قبول بوده و در برخی ایستگاه‌ها و خطوط، راه‌اندازی یک ایستگاه مترادف با افزایش ۳۰ تا ۴۰هزار نفری مسافران روزانه شبکه مترو پایتخت شده است.

پیش‌بینی شما با میزان استقبال چقدر همخوانی داشته است؟

بار گرفتن هر ایستگاه به میزان پیش‌بینی‌های آماری قبل از افتتاح آن، معمولا صد در صد نیست؛ در واقع تجربه نشان داده است که استقبال از ایستگاه‌های جدید به مرور زمان روند افزایشی پیدا کرده و حداکثر یک سال پس از افتتاح هر ایستگاه، تعداد مراجعان به آن ایستگاه به مرز پیش‌بینی‌ها می‌رسد. البته اینها همه به شرطی است که ایستگاه‌های هر خط به‌صورت پیوسته و پشت سر هم تکمیل شده باشند و تعداد ایستگاه‌های عبوری خیلی زیاد نباشد.

استاندارد ایستگاه‌ها در زمان افتتاح تغییر کرده است؟

به‌طور کلی خیر؛ البته در ۲۸ماه گذشته تلاش فراوانی صورت گرفته است تا مسئله معماری بعضی ایستگاه‌های در حال تکمیل خطوط ۶ و ۷ ارتقا یابد اما اینکه بگوییم استاندارد ساخت ایستگاه‌های خطوط موجود تغییر یافته است، چنین نیست چرا که از استانداردهای لازم برخوردار بوده‌اند. با این حال در مورد خطوط چهارگانه جدید و ایستگاه‌های مربوط به آنها، تلاش مستمری صورت گرفته تا در مرحله طراحی، اجرای سازه، تجهیز ایستگاه‌ها و همچنین معماری هر ایستگاه، سطح وسیع‌تری از نیازهای مسافران و جاذبه‌های بصری ایستگاه‌ها تامین شود؛ این در حالی است که روش‌ها و طراحی‌های جدید با کاهش هزینه‌های ساخت و تجهیز خطوط و ایستگاه‌ها همراه است.

هزینه افتتاح ایستگاه‌ها در شمال، جنوب، شرق و غرب یکسان است؟ چه تفاوت‌هایی دارد؟

اصولا هیچ تفاوتی در هزینه‌های ساخت خطوط و ایستگاه‌ها به همراه تجهیز هر ایستگاه در مناطق مختلف پایتخت وجود ندارد؛ تنها نکته‌ای که برخی هزینه‌ها را در مناطق تغییر می‌دهد، هزینه استملاک اراضی مربوط به احداث کیوسک هر ایستگاه است. در غیراین صورت، هزینه ساخت هر کیلومتر مسیر و ایجاد سازه زیرزمینی هر ایستگاه به همراه خرید و نصب تجهیزات آن، در هر نقطه از شهر یکسان است.

مطالعاتی برای ایجاد ایستگاه‌های جدید داشته اید؟

خطوط جدید مترو تهران شامل چهار خط درون شهری ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ است که مطالعات آن طبق طرح جامع حمل‌ونقل ریلی پایتخت از اواسط سال ۱۳۹۹ آغاز شده است. در این طراحی‌ها برای نخستین بار، در انجام مطالعات از مجموعه مشاوران شهرسازی و ترافیکی در تعیین موقعیت دقیق ایستگاه‌ها و همچنین تعیین ظرفیت خطوط استفاده شده است. از مهم‌ترین اقدامات انجام شده در مطالعات این ۴خط، بررسی اثرات احداث و بهره‌برداری از هر یک از ایستگاه‌های جدید بر میزان جذب مسافر سایر خطوط شبکه مترو تهران است. همچنین یکی دیگر از ویژگی‌های مطالعات صورت گرفته، فازبندی اجرا و بهره‌برداری از خطوط جدید بر مبنای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تامین منابع مالی طرح است.

تهران با استانداردها فاصله دارد؟

همانطور که بارها گفته شده است، شبکه مترو تهران جزو ۱۵ مترو برتر جهان بوده و به لحاظ طراحی، طول مسیر، تعداد ایستگاه‌های احداث شده، کیفیت ساخت و نگهداری یکی از ۱۵ مترو برتر دنیا به‌حساب می‌آید. در واقع پس از پیروزی انقلاب اسلامی که با عدم‌انجام تعهدات پیمانکاران خارجی مواجه شد، مهندسان، تکنسین‌ها و کارگران زحمتکش ایرانی دست روی زانوی خود گذاشته و مستقلا شروع به رشد و پیشرفت در صنعت ساخت مترو کرده‌اند. نکته جالب اینجاست که امروز فارغ از رسیدن به حد خودکفایی در زمینه طراحی و ساخت بخش‌های سازه‌ای و ساختمانی شبکه مترو، در مبحث ساخت تجهیزات نیز اقدامات قابل توجهی صورت گرفته و بخش عمده‌ای از تاسیسات مورد نیاز مترو در داخل کشور تولید می‌شود. با این توضیح بدیهی است که اذعان کنیم استانداردهای جهانی صنعت مترو در کشور ما نیز عینیت پیدا کرده و حتی می‌توان برخی توانمندی‌های فنی و اجرایی متخصصان داخلی را به کشورهای دیگر صادر کرد.