

مراحل ساخت مترو تهران

و موانع پیش رو

لطفاً تاریخچه ای از شروع کار مترو را بیان نمایید؟

مهندس حیدریان: بررسیهای اولیه ی کار پیش از انقلاب توسط شرکت فرانسوی سفر تو (SODRETU) انجام شد این شرکت کار طراحی متروی تهران را بر اساس نیازهای همان دوران آغاز کرد و شبکه ی مترو را روی چهار مسیر که به صورت مصوب نیز درآمد پایه ریزی کرد و با حضور همین شرکت بود که کار ساخت مترو پیش از انقلاب آغاز گردید که با آغاز روند انقلاب پروژه ی مترو متوقف گردید تا سرانجام در سال 1365 عملیات اجرایی آن دوباره آغاز شد. و از آنجایی که اسناد و نقشه ها و مطالعات فرانسوی ها ملاک ساخت قرار گرفت بنابراین ساختار و پیکره ی ایستگاه ها و تونل های و کم و بیش کلیه ی ساخت و سازهای در رابطه با مترو بر اساس شیوه های پیشنهادی فرانسویان صورت پذیرفت.

خطوط مترو چه تعداد و هر کدام در چه مرحله ای کاری است؟

مهندس حیدریان: پیش بینی خطوط مترو برای 9 خط است. در حال حاضر 4 خط مورب مترو است که نزدیک به 80٪ دو خط آن به بهره برداری رسیده و مابقی در حال ساخت می باشد.

خط یک مترو از مرقد امام (ره) تا میر داماد در حال بهره برداری است و ادامه ی آن تا تجریش در دست ساخت و اجرا می باشد.

خط دو از میدان صادقیه تا میدان بهارستان به بهره برداری رسیده و مابقی در حال ساخت تا خیابان رسالت چهار راه در دشت می باشد که امیدواریم تا پایان سال آینده

به بهره برداری برسد. از چهار راه در دشت تا سرخه حصار نیز در دست طراحی مسیر و ایستگاه های مربوطه می باشد.

خط سه که خطی است شمال شرقی به جنوب غربی شهر تهران از لویزان آغاز و با گذار از خیابان استاد حسن بنا و خیابان شهید بهشتی و خیابان ولی عصر تا میدان راه آهن و در ادامه به سمت اسلام شهر کشیده می شود که مسیر شمالی از لویزان تا تقاطع رسالت و استاد حسن بنا آن در حال حاضر در دست مطالعه و طراحی مهندسین مشاور طرف قرارداد مترو می باشد. بخش میانی از چهار راه استاد حسن بنا و رسالت تا میدان راه آهن طراحی و مطالعات مسیر و ایستگاه ها آماده است و در بخش جنوبی از میدان راه آهن به سمت اسلام شهر نیز مشاورین در حال انجام مطالعات آن می باشند.

خط 4 که سمت و سوی شرقی غربی دارد نیز از شهرک اکباتان آغاز می شود و با گذار از خیابان انقلاب وارد خیابان پیروزی می شود و انتهای آن به منطقه افسریه و اسب دوانی شرق تهران ختم می شود. این چهار خط مصوب هستند و همان گونه که گفتیم خط یک و دو بخش معظم آن در حال بهره برداری و بخش دیگر در حال ساخت می باشد. اما خطوط سه و چهار به مناقصه ی بین المللی گذاشته شده و با گزینش شرکت های برنده، کار مطالعه و طراحی آنها نیز آغاز شده است.

لازم به ذکر است که خط پنج مترو که تهران را به کرج وصل می کند مسیری روی زمینی است و به لحاظ برق گیری کاملاً با داخل شهر متفاوت می باشد در داخل شهر خطوط مترو از طریق ریل سوم که در کنار ریل های آهن قرار دارند تغذیه می گردند ولی در خط 5 تغذیه برق بالاسری و از کابلهای بالای مسیر قطار برق مورد نیاز را

کسب می نماید و نیز با توجه به جمعیت روز افزون شهر کرج و مسیر مابین طول ایستگاه ها و به پیروی از آن قطارها به 300 متر افزایش یافته و برای سهولت بیشتر جابه جایی، قطارها نیز دو طبقه در نظر گرفته شدند. در حال حاضر خط پنج از ایستگاه صادقیه تا ایستگاه مهرشهر در دست بهره برداری است و بزودی نیز ایستگاه پارک جنگلی به بهره برداری خواهد رسید.

با توجه به استقبال بیش از اندازه ی شهروندان تهرانی و برای جلوگیری از ازدحام بیش از اندازه ی جمعیت امیدواریم هر چه زودتر خطوط شش و هفت و هشت و نه نیز به گونه یی جدی در دست مطالعه و اجرا قرار گیرند تا در آینده یی نه چندان دور شهروندان بتوانند با آرامش بیشتری در سطح شهری در زیر شهر تهران جابه جا شوند.

چه بخش هایی از کار احداث مترو را شرکت های خصوصی و چه بخش هایی از آن را خود مترو انجام می دهد؟

مهندس حیدریان: از سال 65 که دوباره مترو آغاز به کار کرد قسمت عمده کار طراحی و محاسبات ساختمان ها و مطالعات مربوط به تجهیزات و تاسیسات را دفتر فنی متشکل از بخش های ساختمانی و تجهیزاتی انجام می داد و هم زمان گروه های اجرایی شرکت مترو به صورت تنگاتنگ کارهای ساختمانی را پیش می بردند که البته با توجه به اینکه کار مطالعه و طراحی زمان قابل ملاحظه ای را می طلبید و گروه های قدر اجرایی مترو نیز سرعت خوبی برای اجراء داشتند در سال های 68 و 69 از تعدادی مهندسین مشاور معیار و یا سازه برای کمک به دفتر فنی و انجام بخش های بازبینی و تهیه نقشه های اجرایی معماری صفت کاری سازه ها در نظر گرفته شد که

این گروه ها همراه با دفتر فنی مترو و بخش قابل توجهی از نقشه های اجرایی را تهیه و آماده ساخت نمودند و مابقی کار ایستگاه ها و تونلها و ساختمانهای کناری مترو نیز توسط دفتر فنی صورت گرفته و بخش اجرایی تمام تونلها؛ ایستگاه ها و کلیه ساختمان های دیگر مربوط به مترو را که امروز به بهره برداری رسیده است را با همهم مشکلات مالی آن زمان و لقمه لقمه پول دادن ها که باعث طولانی شدن کار شده بود تا سال 75-76 به صورت امانی به پایان رساند و آماده نازک کاری نموده بودند از سال 76 هم نازک کاری و دکوراسیون (آرایه بندی) داخلی ایستگاه ها به مهندسین مشاور یعنی بخش خصوصی واگذار گردید و بدین سان کار دفتر فنی مترو بیشتر کنترل کارها شد و ناگزیر بود مشاوران را در زمینه انتخاب مشخصات یاری کند و با راهنمایی آنها کیفیت کار طراحی ایستگاه ها را هر چه بیشتر پسندیده تر و جذاب تر نماید. در خطوط 3 و 4 نیز از مدیریت طرح بهره گرفتیم. سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در سالهای اخیر نوعی قرار داد برای اداراتی که فاقد دفتر فنی و متخصصان کار بودند و یا می خواستند دفتر فنی خود را کوچک و یا تعدیل نمایند تا از بخش خصوصی استفاده نمایند تهیه نمود که از آن طریق این نوع ادارات مشاورینی را به عنوان دفتر فنی خود انتخاب می نماید و نام این گونه قرارداد را مدیریت طرح یا عامل چهارم می گویند.



ProjectCenter

www.ProjectCenter.ir

📷 | @projehcenter

📍 | @projehcenter_ir