

روایت مدیرعامل قطار شهری مشهد از سختی‌های ساخت خطوط مترو

۴هزار نفر ۲۴ساعته در اعماق زمین

روایت خدمت



احتمال اتمام هم‌زمان ۲ فاز خط ۳ قطار شهری

رضوی، کامل می‌کند. در جریان ساخت خط ۲، مدیریت شهری مشهد از سال ۱۳۹۵ عملیات ساخت خط ۳ را با شروع حفاری این خط از دو سمت شرقی و غربی میدان فردوسی آغاز کرد و دستگاه حفاری در بخش شرقی مسیرش را به سمت میدان شهدا، حرم مطهر رضوی و پایانه مسافربری امام رضا^ع و دستگاه دیگر مسیر غربی را به سمت میدان امام علی^ع آغاز کرد. در سال ۱۳۹۸ دستگاه حفار شرقی به پایانه مسافربری رسید و در سال ۱۴۰۰ هم دستگاه حفار غربی به میدان امام علی^ع رسید. با توجه به اینکه در آن سال هجده کیلومتر از تونل خط ۳ آماده بود و با توجه به اینکه مجوز ساخت خط ۴ هم گرفته شده بود مدیران وقت شهری در تصمیمی خوب یکی از دستگاه‌ها را از خط ۳ خارج و برای اجرای حفاری به خط ۴ و منطقه خواجه ربیع منتقل کردند.

سال ۱۳۹۸، حدود ۶ کیلومتر تونل میانی خط ۳ برای اجرای دیگر عملیات‌های ساخت مترو از میدان شهدا تا پایانه مسافربری امام رضا^ع آماده بود. از همین رواز دولت مجوز ترک تشریفات برای ساخت این بخش از مسیر را هم گرفتیم و خوشبختانه در اقدامی بزرگ در روز ۱۸ فروردین امسال عملیات تست گرم فاز نخست خط ۳ مترو مشهد با موفقیت انجام شد و اکنون در حال ساخت ایستگاه‌های این مسیر هستیم. اکنون هسته مرکزی ۳ ایستگاه میدان شهدا، باب الجواد^ع و پایانه مسافربری آماده و عملیات معماری و تجهیزات در ایستگاه قرار است انجام شود و برای این فعالیت‌ها ۴ هزار میلیارد تومان منابع مالی نیاز است که در مدت ۴ تا ۵ ماه آینده این منابع تأمین خواهد شد و با ساخت این سه ایستگاه امسال وعده می‌دهیم که بهره‌برداری از فاز نخست خط ۳ مترو مشهد را به سرانجام برسانیم و براساس اولویت‌ها ساخت ایستگاه‌های دیگر این مسیر به ویژه ایستگاه بسیج انجام خواهد شد و پس از این مراحل به صورت اولویت‌بندی شده ساخت مسیر میدان شهدا تا میدان امام علی^ع، پایانه مسافربری تا شهرک ابوذر و در نهایت میدان امام علی^ع تا انتهای امیریه را در دستورکار داریم. البته اگر منابع مالی خوبی داشته باشیم ممکن است در جریان اجرا، کار سرعت گیرد و عملیات ساخت دو فاز را به صورت هم‌زمان انجام بدهیم تا بتوانیم در آینده خط ۳ مترو مشهد را به طول ۲۸٫۵ کیلومتر و ۲۴ ایستگاه از انتهای امیریه در غرب مشهد تا شهرک ابوذر در شرق مشهد کامل کنیم.

فرایند طراحی و مطالعات خط ۲ در زمان ساخت خط یک آغاز شد یا پس از بهره‌برداری از آن؟ هم‌زمان با اجرای عملیات ساخت خط یک قطار شهری مشهد در دهه ۸۰ و در سال ۱۳۸۴ بود که مدیران شهری مشهد به فکر ساخت خط ۲ هم افتادند و در این سال مطالعات دومین خط ریلی درون شهری مشهد به صورت متروبی آغاز و در سال ۱۳۸۷ مناقصه آن به صورت بین‌المللی و به روش ساخت، اجرا و طراحی انجام شد. در جریان برگزاری مناقصه، شرکت‌های داخلی و خارجی حضور داشتند که در نهایت قرارگاه سازندگی خاتم‌النبا^ع برنده مناقصه شد و عملیات ساخت خط ۲ نیز از سال ۱۳۸۷ رسماً آغاز شد.

اواخر سال ۱۳۸۹ بود که پس از سفارش برای انجام کار با دو دستگاه حفار تونل یا همان دستگاه تی‌بی‌ام، این دستگاه‌ها وارد مشهد شدند و حفاری خط ۲ این بار به صورت مکانیزه از دو سمت خط شروع شد. پس از اینکه در جریان ساخت این خط، وقفه‌ای به وجود آمد دوباره عملیات ساخت از سال ۱۳۹۳ شدت گرفت و در نهایت نخستین فاز خط ۲ قطار شهری مشهد به صورت متروبی از انتهای طبرسی تا میدان شهدا به بهره‌برداری رسید. هم‌زمان با بهره‌برداری از خط ۲ و با توجه به اینکه تونل این خط نیز حفر شده بود، دستگاه به شفت خط ۳ منتقل و پس از گرفتن مجوز ترک تشریفات عملیات حفاری دیگر خط ریلی درون شهری مشهد در این سال شروع شد.

در جریان تکمیل و بهره‌برداری کامل از خط ۲ مترو مشهد در سال ۱۳۹۷، ایستگاه شریعتی هم وارد مدار مسافرگیری شد و در نهایت سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ عملیات مسافرگیری تا انتهای مسیر، یعنی میدان شهدا کاوه، به مرحله بهره‌برداری رسید. البته در آن زمان ایستگاه شهرک سلامت نبود و اکنون این ایستگاه هم به خط ۲ افزوده شده است و امسال این ایستگاه هم به بهره‌برداری می‌رسد تا در مجموع ۱۴٫۵ کیلومتر خط ۲ مترو مشهد با سیزده ایستگاه به صورت کامل وارد مدار مسافرگیری شود.

اکنون مهم‌ترین اولویت مدیریت شهری مشهد در حوزه متروسازی، ساخت خط ۳ مترو است؛ چرا که بهره‌برداری از این خط مهم شهری زنجیره متروبی مشهد را در خطوط مختلف و مبادی ورودی شهر و در نهایت اتصال همه آن‌ها به حرم مطهر

نیاز ۱۵۰ هزار میلیارد تومان برای خط ۳ و ۴

فردوسی تا آرامگاه فردوسی و طرح مسیر کامل خیام را هم در برنامه داریم.

شهر مشهد دارای دو خط اقماری بینالود مشهد و گلپهار مشهد است. وضعیت این خطوط به ویژه خط گلپهار مشهد چگونه است و این خطوط چگونه به خطوط اصلی متصل می‌شوند؟ در طرح اولیه خط ریلی مشهد گلپهار، اتصال این خط به خط یک قطار شهری مشهد پیش‌بینی شده است. اما اکنون خط یک به صورت کامل ظرفیتش پر است و در صورت اتصال خط گلپهار، در همان چند قطار نخستین ظرفیت خط پر خواهد شد. از همین رو یک مسیر هم از خط گلپهار به سمت خط ۳ پیش‌بینی شده، تا اگر خط گلپهار مشهد از خط ۳ زودتر ساخته شد این خط به سمت وکیل آباد برود و پس از اینکه خط ۳ به بهره‌برداری رسید مسیر متصل‌کننده خط گلپهار مشهد به خط ۳ مترو هم وجود داشته باشد. البته وضعیت خط ریلی مشهد گلپهار برای تأمین تجهیزات و واگن هم زیاد مشخص نیست و با آمدن قرارگاه امیدواریم این فعالیت عمرانی هم سرعت بگیرد. اما حداقل تا سه چهار سال آینده از این خط ریلی هم خبری نخواهد بود. همچنین در موضوع خط اقماری مشهد بینالود هم در صورت ساخت این خط، اتصال خط را به خط ۳ در انتهای شهرک ابوذر خواهیم داشت.

با توجه به شرایط فعلی تأمین مالی چه زمانی می‌توانیم پایان ساخت خط ۳ و در نهایت خط ۴ را متصور باشیم؟ ساخت خط ۳ مترو با پول امروز رقمی بین ۷۰ تا ۱۰۰ هزار میلیارد تومان نیاز دارد. این در حالی است که در خوش‌بینانه‌ترین حالت سالانه ۲ تا ۳ هزار میلیارد تومان دستمان را می‌گیرد و با توجه به وجود این مبلغ و براساس برآورد های ریالی، خط ۳ تا بیست سال دیگر به پایان می‌رسد، اما دورنمای ما برای پایان ساخت این خط ریلی درون شهری مشهد بین سال‌های ۱۴۱۰ تا ۱۴۱۵ است. امیدواریم در همین بازه زمانی نیز اقدامات عمرانی خط ۴ را هم پیش ببریم و بخشی از این خط را هم به بهره‌برداری برسانیم. در مجموع ساخت خطوط ۳ و ۴ مترو مشهد مبلغی بالغ بر ۱۵۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی نیاز دارد.

آیا در کنار ۴ خط اصلی قطار شهری مشهد، طرح‌های توسعه‌ای مصوب یا در برنامه هم دارید؟ اکنون یک طرح توسعه‌ای متروبی به موازات بولوار وکیل آباد به محدوده بولوار شهید فکوری به صورت مصوب در اختیارمان قرار دارد که حدود ۸ کیلومتر است. همچنین طرح توسعه‌ای خطوط متروبی از میدان امام حسین^ع تا سپاد، طرح میدان

نخست خبری



روزنامه کار
علیرضا نظیری

از سال ۱۳۷۹ که عملیات ساخت نخستین خط ریلی درون شهری مشهد آغاز و دومین شهر بزرگ کشور آماده تحویلی بزرگ در حوزه حمل‌ونقل عمومی درون شهری شد، به عنوان مشاور و طراح ایستگاه‌های وکیل آباد وارد قطار شهری مشهد شد و سال ۱۳۸۶ به عنوان مدیر طرح و تأییدکننده طرح‌های قطار شهری همکاری خود با شرکت قطار شهری را ادامه داد. کیانوش کیامرزی که اکنون مدیرعامل شرکت قطار شهری مشهد است از روزهای نخست ساخت خطوط ریلی درون شهری مشهد، رزومه کاری خود را با مترو در مشهد گره زده است. در حالی که از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ به عنوان مدیر خط یک قطار شهری مشهد همکاری با شهرداری مشهد را وارد عرصه جدیدی کرد با تصمیم مدیران وقت شهرداری از سال ۱۳۹۳ تا امروز به عنوان مدیرعامل شرکت قطار شهری منصوب شده و در این ۱۰ سال علاوه بر راه‌اندازی خط ۲ مترو، شروع عملیات ساخت خطوط ۳ و ۴ را نیز در کارنامه خود دارد و اکنون که فاز نخست خط ۳ مترو آخرین مراحل ساخت برای بهره‌برداری را سپری می‌کند در گفت‌وگو با شهرآرا امیدوار است تا فعالیت کاری‌اش همان‌گونه که با قطار شهری آغاز شد با قطار شهری هم پایان یابد.

قطار شهری، ۲۹ سال قبل ...

از سال ۱۳۷۹ عملیات ساخت خطوط متروبی در مشهد آغاز شد، اما به طور قطع این آغاز داستان مترو در مشهد نبوده است و این ماجرا به سال‌های پیش از آن برمی‌گردد. در ابتدا از پیشینه شروع طراحی و ساخت قطار شهری در مشهد برآیمان بگویید؟

شرکت قطار شهری مشهد از سال ۱۳۷۴ در بدنه شهرداری شکل گرفت و در آن سال‌ها موضوع‌های مربوط به طرح جامع مشهد، بررسی شد. در سال‌های ابتدایی شکل‌گیری این شرکت، دانشگاه صنعتی شریف برای انجام مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل، فرایند کاری را در دست گرفت و موضوع طراحی خطوط قطار شهری به عنوان یکی از کربدورهای حرکتی در مشهد شروع شد. پس از اینکه دانشگاه صنعتی شریف مطالعات را به پایان رساند، این مطالعات برای تصویب به شورای عالی فنی ترافیک کشور ارسال شد. در آنجا چهار خط قطار شهری مشهد در فاصله‌های کوتاه‌تر و نه به شکل امروز مدنظر بود. ساخت این خطوط تصویب و برای اجرا ابلاغ شد و در عمل با ابلاغ این طرح، از سال ۱۳۷۶ مشاوران طراحی را آغاز کردند و عملیات اجرایی ساخت خط یک قطار شهری مشهد از سال ۱۳۷۹ آغاز شد.

فرایند ساخت خط یک به عنوان نخستین تجربه شهر مشهد در بخش متروسازی چگونه پیش رفت؟ در آن زمان مردم فعالیت‌های عمرانی برای ساخت خط یک را به صورت کامل حس کردند و شاهد تغییرات در شهرشان بودند. عملیات ساخت خط یک قطار شهری مرحله به مرحله و با ۲۰ مشاور و ۶۰ تا ۷۰ پیمانکار پیش رفت. عملیات ساخت این خط در بولوار وکیل آباد، بولوار ملک آباد، خیابان احمدآباد، خیابان بهار و نخیسی انجام شد. در این عملیات فعالیت‌های عمرانی در دو بخش روزمینی در محدوده بولوار وکیل آباد و زیرزمینی به صورت کم‌عمق در ادامه مسیر انجام شد و مردم نیز به‌طور کامل فعالیت‌های عمرانی این خط را مشاهده کردند. در نهایت عملیات عمرانی خط یک قطار شهری مشهد سال ۱۳۸۹ به پایان رسید و هر چند که برای تأمین واگن مشکلات زیادی وجود داشت، اما در نهایت این خط با شصت واگن به بهره‌برداری رسید و پس از راه‌اندازی، مطالعات مربوط به رسیدن این خط به فرودگاه نیز انجام شد و سال ۱۳۹۴ هم خط یک به فرودگاه رسید و اکنون این خط به طول ۲۴ کیلومتر و ۲۴ ایستگاه در حال مسافرگیری است.

همکاری ۱۰ هزار نفر، مستقیم و غیر مستقیم

خط ۴، آخرین خط متروبی مشهد براساس طرح است، درباره این خط و آخرین وضعیت حفاری تونل آن هم جزئیات بیشتری بیان کنید.

در سال ۱۴۰۰ توانستیم یکی از دستگاه‌های حفار خط ۳ را برای اجرای عملیات حفاری به ابتدای خط ۴ واقع در منطقه مهرمادر منتقل کنیم و عملیات حفاری این خط نیز در این سال آغاز شد. خط ۴ مترو مشهد به طول ۴٫۵ کیلومتر براساس طراحی اولیه قرار است از منطقه خواجه ربیع و مهرمادر آغاز شود و پس از سپری کردن مسیر خیابان آیت‌... عبادی و میدان شهدا با عبور از زیر حرم مطهر رضوی به شهرک شهید رجایی برسد. اما براساس مصوبه اخذ شده، سه کیلومتر دیگر به این خط افزوده می‌شود و این خط در نهایت به شهرک شهید باهنر می‌رسد و با ۱۷٫۵ کیلومتر و پانزده ایستگاه در مدار مسافرگیری قرار خواهد گرفت. اکنون چهار کیلومتر از این مسیر حفاری شده است.

در مجموع در شهر براساس طراحی‌های انجام شده چند کیلومتر خطوط متروبی با چند ایستگاه وجود دارد؟ مشهد دارای ۸۴ کیلومتر خطوط قطار شهری با ۸۴ ایستگاه است که البته ممکن است براساس توسعه‌هایی که می‌شود چند کیلومتری به آن اضافه شود. اکنون ۳۸ کیلومتر از این خطوط به بهره‌برداری رسیده است و در آینده‌ای نزدیک با بهره‌برداری از شش کیلومتر میانی خط ۳ مترو، این عدد به ۴۴ کیلومتر خواهد رسید.

حدود ۲۴ سال است که شما در مجموعه قطار شهری مشهد در بخش‌های مختلف حضور داشته‌اید. در این مدت چه نکته‌هایی بوده که بیشتر قابل ذکر و یادداشت ماندن است؟

یکی از مسائلی که برایم در این مدت جالب بوده است، در جریان ساخت خط یک قطار شهری بود، چرا که در جریان ساخت این مسیر به دلیل کم عمق بودن تونل و اجرای عملیات از روی زمین، شهروندان به شدت تحت تأثیر این پروژه قرار داشتند و راه‌بندان‌های زیادی به وجود می‌آمد که تردد برای شهروندان هم سخت می‌شد، اما در طول این سال‌ها هیچ‌گاه با مردم درگیری نداشتم و مردم نیز تعامل خوبی داشتند، چرا که می‌دانستند این فعالیت برای چیست و از اینکه آینده حمل‌ونقلی شهرشان تضمین می‌شد، خوش حال بودند و سختی‌های آن را تحمل کردند.

البته روزهای سختی هم مانند سقوط برخی خودروها به داخل تونل‌ها یا یاریزش تونل و حتی فوت چند نفر هم در حین اجرای عملیات ساخت بود که روزهای تلخی را رقم زد و استرس کار را بالا می‌برد. البته این استرس‌ها همچنان هم ادامه دارد.

حوزه ساخت خطوط متروبی مشهد اکنون چه میزان فرصت شغلی برای جوانان شهر ایجاد کرده است؟ به صورت مستقیم و غیرمستقیم اکنون ۱۰ هزار نفر با ما کار می‌کنند. اما در مجموع ۴ هزار نفر به صورت مستقیم در زیرزمین برای ساخت خطوط متروبی به صورت شبانه‌روز فعال هستند. البته ظرفیت ایجاد اشتغال در مترو مشهد بسیار بالاست و به دلیل نبود منابع مالی است که نمی‌توانیم از جوانان به صورت کامل بهره ببریم. با توجه به اینکه اکنون بخش درخورتوجهی از تونل خط ۳ آماده است، جا دارد که در هر ایستگاه جوانان برای ساخت فعال باشند. اکنون در کشوی میزم بالغ بر ۷۰۰ رزومه کاری است که فقط ۵۰ رزومه مربوط به دانش‌آموختگان دانشگاه صنعتی شریف است و دانش‌آموختگان دانشگاه‌های دیگر مانند فردوسی، دانشگاه اصفهان، دانشگاه آزاد و ... هم رزومه فرستاده‌اند. اما با توجه به شرایط فعلی ما سرمنده این جوانان هستیم. به طور قطع متروی مشهد ظرفیت بالایی برای اشتغال جوانان و نخبگان کشورمان دارد.

یکی از مسائل مهم و اساسی برای ساخت خطوط پرهزینه متروبی، تأمین منابع مالی است و نقش دولت برای تأمین منابع حائز اهمیت است ...

زمانی که سال ۱۳۷۴ عملیات ساخت قطار شهری مشهد در دستورکار قرار گرفت، صد درصد بودجه ساخت مترو به عنوان یک پروژه ملی با دولت بود و دولت باید تأمین منابع مالی این بخش را انجام می‌داد تا شهرداری‌ها به دیگر کارهای شهری خود بپردازند. اما کم و کم و هر چه سال‌ها گذشت این سهم کم و کمتر شد و اکنون ۵۰ درصد تأمین منابع بر عهده شهرداری‌ها و ۵۰ درصد بر عهده دولت است که البته ۵۰ درصد سهم دولت نیز از طریق اوراق تأمین می‌شود که اغلب کارهای آن را نیز شهرداری‌ها انجام می‌دهند.

بنابراین دولت خودش را در موضوع مترو عقب کشید. زمانی هم بود که شهرها ظرفیت‌هایی مانند فروش تراکم و رونق ساخت‌وساز داشتند، اما اکنون این موضوع هم رونقی ندارد و اوضاع برای تأمین منابع مالی بسیار سخت شده است. در همین موضوع واگن خط ۳ که امسال می‌خواهیم به بهره‌برداری برسانیم، یکی از دگرگی‌های اصلی ما تأمین واگن است که این موضوع بر عهده دولت است و با توجه به اینکه می‌خواهیم امسال فاز نخست خط ۳ را به بهره‌برداری برسانیم، مجبوریم از واگن‌های خط ۲ برای این خط استفاده کنیم.

البته دولت هر چند در موضوع تأمین منابع مالی در مضیقه است. اما در دیگر موضوع‌ها از نظر اخذ مجوزها و گرفتن مصوبات لازم همیشه در کنار مشهد بوده و به جرئت می‌گویم که در کمیسیون‌های مختلف دولت در کنارمان بوده است.