



غزل‌گو
فریاد

۲۴ متر زیر زمین اند؛ ماه‌هاست. از روزی که خاک برداری شروع شد کار را یک ساعت هم تعطیل نکرده‌اند؛ حتی روزهای نگرانی از جنگ. برای آن‌ها دنیا همان محدوده ۱۲۰ متری ایستگاه است. به شوق اینکه هرچه زودتر زائری از پله‌هایش پایین بیاید و همراهی‌اش کنند برای سوار شدن به

است کار هر چه سریع‌تر و با کیفیت جمع و جور شود. هم برای آن‌ها که ایده ساختش را دادند. هم برای سازندگان. وعده مراسم افتتاحیه را در اواخر تیرماه داده‌اند. شاید کمتر از یک ماه دیگر. بهانه این روایت. سرزدن به روزهای پایانی پروژه است تا ساعتی در کنار تلاشگرانی باشیم که خدمتشان دیده نمی‌شود اما حاصلش می‌شود زیارت آسان‌تر برای زائر و مجاور.

مترو و زیارت آقا. میان مهندس و کارگر ساده انگار تفاوت تنها در رنگ کلاه ایمنی است. وقتی هرکدام سخت مشغول کارند تا ایستگاه را زود تحویل بدهند. ایستگاه بسیج که بخشی از پروژه تکمیل فاز یک خط ۳ قطار شهری است. همان ایستگاهی است که مسافریش باید از خط یک پیاده و سوار قطارهای این خط شود تا برسد به حرم مطهر. برای همین هم مهم

● تلاش شبانه‌روزی، ۲۴ متر زیر زمین

ایستگاه دوورودی دارد. یکی از میدان بسیج (فلکه برق) و دیگری از خیابان امام رضا(ع) ۲۸. برای فرار از گرمای یک روز خرداد ی ورود به زیر زمین در حال کار انتخاب خوبی است. با هوایی نسبتاً خنک و مرطوب. هنوز داریست‌های کنار ردیف پله‌ها و مسیر برپا هستند و برای ما حرکت از میان آن‌ها مثل عوامل فنی، آسان نیست. خودشان می‌گویند که کار باتوجه به حجم بسیار زیاد عملیات انجام شده، تقریباً تمام است اما دانستن جزئیاتش برای ما نیاز به دیدن و شنیدن و روایت دارد. علی رستگار یکی از عوامل فنی است که می‌گوید: در این ایستگاه طبقه اول بلیت‌فروشی یا «تیکت‌هال» است و طبقه دوم ایستگاهی است که مسافر برای سوار شدن به قطار پایین می‌آید. این طبقه هجده‌متر زیر زمین است. یک بخش پایین‌تر هم دارد که تا ۲۴ متری می‌رسد و فضای تأسیسات و دفع فاضلاب است. به گفته تیم پرتلاش مهندسی قطار شهری، این بخش ایستگاه، قسمت شرقی است که هم «سنگ‌چینی» دیوارها تمام شده است. هم تزئیناتش.

صدای قطار از دور می‌آید. صدا به ما می‌رسد و با سرعت عبور می‌کند اما از خود قطار نشانی نیست. «ما کنار ریل قطار هستیم». علی این را می‌گوید و ادامه می‌دهد. فضای محوطه در حال کار را با ورق فلزی از ریل قطار در حال عبور جدا کرده‌ایم. از کار ایستگاه چیزی باقی نمانده و کافی است برای بهره‌برداری همان ورق را برداریم که مسافر سوار قطار شود.

طول ایستگاه ۱۲۰ متر و عرضش شانزده متر است. همه این فضا در اختیار مسافران خواهد بود. طراحی‌ها هم به‌گونه‌ای بوده که مساحت ایستگاه جوابگوی تعداد زیاد مسافران به خصوص در ایام خاص و مناسبتی باشد.

● فعالیت مداوم ۴۰۰ نفر در روزهای پراز دحام ساخت



حالا در فضای ایستگاه، تعداد عوامل اجرایی از ده بیست نفر تجاوز نمی‌کند اما به گفته علی. این ایستگاه روزهایی را نیز پشت سر گذاشته است که صدها نفر، با برنامه و کار دقیق و نظم‌ی مثال‌زدنی. کار ساخت را پیش می‌برند. او می‌گوید: برای اینکه سرعت کار را بالا ببریم. عملیات را در چند جهت و هم‌زمان هدایت کردیم. یعنی همکاران من. در چند بخش پروژه. از سیم‌کشی گرفته تا آرماتوربندی، موزائیک، سرامیک و سقف. با هم کار می‌کردند. برای همین گاهی در این فضا عبور و مرور عادی هم خیلی سخت بود. در مدتی که عملیات ساخت ایستگاه را آغاز کردیم به‌صورت ۲۴ ساعته و حدود ۲۵۰ تا ۴۰۰ نفر مشغول به کار بودند.

ایستگاه میدان بسیج. روبه‌روی حرم مطهر و روزانه شاهد حضور صدها و هزاران مشهدی و زائر بود. همین هم کار را به دو بخش روز و شب تقسیم کرد. نازک‌کاری‌ها و اقدامات تأسیساتی را روزها انجام می‌دادند و شب‌ها عمده کارهای مربوط به ورود و خروج ماشین‌الات، بتن‌ریزی و خاک‌برداری بود تا ترافیکی در مسیر شهر ایجاد نشود.

● سرعت کم‌نظر، ساخت ایستگاه

بنای عملیات احداث خط ۳ قطار شهری از سال ۱۳۹۹ گذاشته شد اما از اوایل سال گذشته کار ساخت ایستگاه میانی در فاز یک خط ۳ با شدت و جدیت بیشتری ادامه پیدا کرد. به‌طوری‌که به قول یکی از عوامل اجرایی پروژه. اکنون پیشرفت کار ۲۰ درصد از برنامه زمان‌بندی هم جلوتر است و این یعنی خیلی بیشتر از توان و انتظار معمول پیش می‌رود. زمینی که رویش راه می‌رویم، موزائیک و دیوارها سنگی است. روی زمین و دیوارها اما گرد و خاک و غبار عملیات روزهای پایانی باقی مانده است. داریست‌هایی با سقف رو باز هم کنار دیوارها استوار شده است. امیر پوریایی، یکی از عوامل فنی کارگاه، توضیح می‌دهد که این فضا معطل پله‌برقی است و اضافه می‌کند: سقف باز این قسمت برای نصب اتصالات پله‌برقی باقی مانده والا کار سازه تمام است. به‌خاطر جنگ کارخانه تولید پله‌برقی – که در تهران است – تعطیل شده بود. پله‌ها که برسد کار به اتمام می‌رسد.

● مزیت آسانسورهای ویژه برای معلولان و افراد کم‌توان

محوطه‌ای که آن‌ها نامش را «تراز سکو» یا «تقسیم مسافر» می‌گویند. همانی است که مسافران سوار قطار می‌شوند و اتاقک‌های برق و فضا‌های مربوط به فروشگاه‌ها هم یک سوی ایستگاه آماده و واگذاری‌اند.

می‌گویند این ایستگاه نسبت به ایستگاه‌های دیگر قطار شهری مزیت‌هایی هم در جزئیات ساخت دارد؛ مثلاً آسانسورهای ویژه معلولان و کم‌توانان. یک راه‌حل کاربردی برای هدایت مسافران. یکی از مهندسان پروژه می‌گوید: اینجا هشت آسانسور در چهار



عکس: محمد حسن طاهری/شهرآرا

سرعتشان را کند می‌کرد. اصلاً بنای افتتاح همین ایستگاه را هم اسفند گذاشته بودند اما وقتی کارخانه‌ها تعطیل شد. حتی کار ساخت جزئیات هم به تعویق افتاد. خودشان می‌گویند «مدیریت مصرف کردیم». یعنی طوری از مصالح استفاده کردند که پروژه تعطیل نشود.

ساعتی بعد از مسیر دیگر ایستگاه بالا می‌آییم؛ خیابان امام رضا(ع). زائران و همشهریان هم به زودی از همین مسیر بیرون می‌آیند تا زودتر به آداب زیارت برسند و آن پایین صدای رفت‌وآمد قطار حس خوب رسیدن را برایشان نداعی خواهد کرد.

● ایستگاه بسیج، اوایل تابستان در اختیار زائران

تأکید بر سرعت بهره‌برداری از خطوط و ایستگاه‌های قطار شهری در حقیقت تحقق همان شعار هوای پاک است و ایجاد فضا و شرایط بهتر برای زائران راگانه امام هشتم(ع) که همواره دغدغه مسئولان شهر است. راه‌اندازی هرچه سریع‌تر ایستگاه بسیج در نقطه مرکزی شهر و فضای زیارتی با همین انگیزه‌ها شکل گرفت و سرعت بخشیده شد اما وقوع جنگ بخشی از مراحل آن را با تأخیر مواجه کرده است. هر چند که مدیرعامل شرکت قطار شهری مشهد بهره‌برداری از این ایستگاه را در اواخر تیرماه وعده داده است. البته به‌شرط عادی بودن شرایط و رسیدن تجهیزات.

کیانوش کیمارز توضیح می‌دهد: ایستگاه بسیج از ایستگاه‌های تبدالی خط یک و ۳ قطار شهری مشهد است. مشهد سه ایستگاه تبدالی دارد که دو ایستگاه آن در میدان شهدا قرار دارد و دیگری همین ایستگاه بسیج است. از این سه مورد خط تبدالی ۲ و ۳ در میدان شهدا راه‌اندازی شده و خط تبدالی ۲ و ۴ باقی مانده که در آینده پس از تکمیل خط ۴ به بهره‌برداری خواهد رسید.

وی درباره اعتبار تخصیص یافته برای ایستگاه بسیج اضافه می‌کند: برآورد قیمت تمام‌شده این ایستگاه حدود ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است. اما آنچه اکنون برای راه‌اندازی نیاز داریم حدود ۷۰۰ میلیارد تومان دیگر است. در مدت باقی مانده تا بهره‌برداری باید حدود ۳۵۰ میلیارد تومان هزینه پله‌برقی، ۱۰۰ میلیارد تومان تجهیزات امنیتی ایستگاه و ۲۵۰ میلیارد تومان برای تکمیل بخش ساختمانی هزینه شود که با حمایت‌های شهرداری، دغدغه چندانی درباره تأمین اعتبار نداریم و این مبالغ را به‌تدریج پرداخت می‌کنیم.

● پله برقی برسد، کار تمام است

وی مانع اصلی افتتاح ایستگاه را تأمین پله‌های برقی می‌داند و می‌گوید: بخش ساختمانی ایستگاه تا زمان تعیین‌شده تکمیل خواهد شد. اما تنها کمبود ما. تحویل پله‌برقی‌هاست که به‌دلیل تحریم‌ها و شرایط جنگی تحویل آن‌ها با چالش‌هایی مواجه شده است. تلاش ما این است که پله‌ها را به‌موقع نصب کنیم اما زمان‌بندی آن باز هم به کارخانه آن در تهران بستگی دارد.

مدیرعامل شرکت قطار شهری مشهد درباره وضعیت ایستگاه بسیج تأکید می‌کند: این ایستگاه سه مسیر خروجی دارد؛ یکی از خط یک به خط ۳. دیگری از خیابان امام رضا(ع) ۲۸ و سومی هم از محدوده حاشیه خیابان امام رضا(ع) که در آینده آن را راه‌اندازی خواهیم کرد.

افتتاح این دو خروجی را در ابتدای تابستان قرار دادیم که تعداد زائران افزایش و این ایستگاه در سرعت‌بخشیدن به شبکه حمل‌ونقل در زمان شلوغی اهمیت پیدا می‌کند. کیامرز یادآور می‌شود: درعین حال محدوده کارگاه را به دو بخش شرقی و غربی جدا کرده‌ایم که بتوانیم بخش غربی را به‌تدریج تکمیل و تا پایان سال راه‌اندازی کنیم. اما بخش شرقی را تا اواخر تیرماه به شهروندان و زائران تحویل می‌دهیم.



کارگاه عمرانی است و تخریب. فضای محبوس زیر زمین، داریست و جوش‌کاری و همه این‌ها یعنی خطر آسیب‌های کوچک و بزرگ و حتی مرگ در کمین است. وقتی درباره این حواشی سؤال می‌کنیم، امیر باتاکید می‌گوید: کار در زیر زمین است و هر پروژه عمرانی با آن همه جزئیات، آسیب‌هایی دارد اما خوشبختانه اینجا. در این مدت، حادثه منجر به فوت نداشته‌ایم، چون سعی کرده‌ایم نکات ایمنی را رعایت کنیم. خودش از دهه ۸۰ تجربه کار در قطار شهری شهرهای دیگر و بعد هم مشهد را داشته اما تاکنون تجربه کار برای ساخت مترو در شرایط جنگی را نداشته است. گرچه هنگام کار همه این‌ها فراموش می‌شود. می‌گوید: پایمان را که زیر زمین می‌گذاریم، همه اتفاقات بالا فراموش می‌شود. اینجا حتی تلفن همراه آتن ندار که گاهی سری بکشیم و ببینیم بالا چه می‌گذرد. بقیه عوامل هم همین هستند. صبح می‌آییم پایین و گاهی، شب، وقتی هوا تاریک است، برمی‌گردیم بالا. برای ما تمام‌کردن کار مهم‌تر از هر چیزی است. اگرچه مشهد از آسیب پرتابه‌های جنگ تحمیلی درامان ماند. اما تبعاتش روی جنبه‌های مختلف زندگی مان اثر گذاشت؛ مثل همین ساخت ایستگاه. تیم پرتلاش ساخت به خوبی پیش می‌رفت. اما وقتی مصالح و ابزار از شهرهای دیگر نمی‌رسید،

