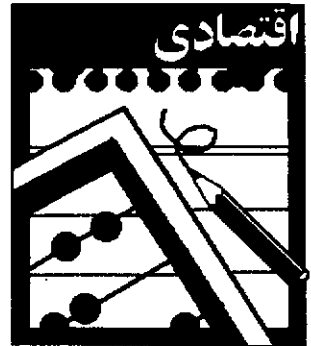


متروی تهران؛ هزینه‌ها، تأخیرها و واقعیت‌ها



آن یک دهم نیازهای جمعیت پایتخت به وسیله نقلیه عمومی است.

متروی تهران و تونل مانش

رژیم گذشته در مورد ایجاد یک ناوگان حمل و نقل درون شهری خیلی کوتاهی کرد. در آن دوران علی‌رغم هشدارهای پیاپی کارشناسان امور شهری و ترافیک، بسجای اجرای طرح‌هایی در جهت فراهم آوردن امکانات حمل و نقل عمومی درون شهری (نظیر تراموا، مترو و گسترش شبکه اتوبوسرانی مدرن) تمام کوشش‌ها بر این امر متمرکز بود که عده هرچه بیشتری از تهران‌نشین‌ها صاحب اتومبیل شخصی شوند.

دلاره‌های نفتی هنگفتی در اختیار بود که با تخصیص بخش ناچیزی از آن به ساماندهی شبکه حمل و نقل درون شهری، می‌شد تهران را از مواجهه با تراکم ترافیک و آلودگی خطرناک هوا معاف کرد. اما چنین نکردند و فقط در سالهای پایانی عمر آن رژیم بود که احساس شد اگر برای تدارک وسایل حمل و نقل همگانی اقدام نشود، تهران به بن‌بست خواهد رسید.

مطالعاتی آغاز شد که به عقد قرارداد با فرانسویان انجامید و آنان در سال ۱۳۵۶ کارهای عملیاتی حفر تونل‌های مترو را آغاز کردند.

رؤیای تهرانی‌ها در مورد داشتن مترو نیز از همین زمان آغاز شد.

گرچه وقوع انقلاب، و پس از آن تجاوز ارتش عراق به ایران، مدتی این پروژه را تعطیل کرد، اما بار دیگر، در سال ۱۳۶۳ با پی‌گیری آقای هاشمی رفسنجانی که آن زمان ریاست مجلس شورای اسلامی را بر عهده داشت شیرینی رویای افتتاح شبکه مترو به تهرانی‌ها ارمغان شد. (راجع به اقدامات آقای هاشمی رفسنجانی در قسمت‌های بعدی توضیحات بیشتری ارائه خواهیم کرد).

۵ سال بعد، در سال ۱۳۶۸، پس از رحلت امام خمینی (ره) وقتی مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه با لحن قاطعی اعلام کرد که نخستین خط متروی تهران در سالگرد رحلت بنیانگذار جمهوری اسلامی ایران مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت، همگان پنداشتند مجاهدت‌های آقای هاشمی رفسنجانی به ثمر نرفته و مشکلی از مشکلات پایتخت‌نشینان کم خواهد شد. اما اینکه که در میانه مهر ماه سال ۱۳۷۴ هستیم در روزنامه‌ها از قول مدیرعامل شرکت راه‌آهن

آدمی، برای لحظاتی در خلسه یک رویای آرامش‌بخش فرو می‌رود و خویشتن را در محیط و شرایطی ایده‌آل می‌بیند، اما لحظه‌ای بعد رؤیا به پایان می‌رسد و «رؤیابین» بار دیگر خود را در دنیای واقعیت‌ها، و در محاصره مشکلات و ناهنجاریهای گوناگون می‌یابد.

متروی تهران نیز یک رؤیا است، با این تفاوت که این رؤیا بسیار پرهزینه، طولانی و خسته‌کننده شده است؛ اما نباید اطمینان داشت وقتی هم مترو برای تهرانی‌ها دیگر یک رؤیا نباشد واقعیتی دلچسب خواهد بود.

برای آن که هنگام رویارویی با این واقعیت بکه نخوریم، بد نیست از قول یک کارشناس مسئول به‌خوابیم که مترو چه چیزی به تهرانی‌ها ارمغان خواهد کرد:

«مهندس نصرت‌اللهی کارشناس ارشد سازمان ترافیک تهران در سبناور حمل و نقل شهری که در دومین روز بزرگوازی نخستین جشنواره حمل و نقل شهری سالم تشکیل شد گفت: در صورت آغاز به کار دو خط در دست احداث مترو، شبکه مترو تنها ۱/۵ میلیون نفر از ۱۱ میلیون نفر را می‌تواند در تهران جابه‌جا کند و ضرورت دارد که از قطارهای سبک شهری استفاده شود.»

گرچه از قول کارشناسان شاغل در سازمان راه‌آهن شهری و حومه شنیده شده که نوان جابه‌جانی مسافر بوسیله مترو بیشتر از رقم فوق‌الذکر است اما با خواندن سخنان یک کارشناس ارشد ترافیک درمی‌یابیم که رؤیای صاحب مترو شدن تهران یک رؤیای کاملاً صادق نیست. رویانی بوده است که پس از واقعیت یافتن نیز نمی‌تواند کابوس ترافیک تهران را از بین ببرد. این واقعیت زمانی قابل لمس خواهد بود که در نظر بگیریم طبق پیش‌بینی کارشناسان دولتی، جمعیت تهران تا ۲۶ سال دیگر (سال ۱۴۰۰ هجری شمسی) به ۱۸ میلیون نفر می‌رسد؛ و این امر یعنی آن که سالی نزدیک به ۲۶۰ هزار نفر بر جمعیت کنونی تهران افزوده می‌شود و لذا، اگر همین امروز متروی تهران به بهره‌برداری برسد فقط جوابگوی نیازمندیهای جمعیتی است که طی کمتر از یک دهه بر جمعیت تهران افزوده خواهد شد.

روزی که سخن از احداث متروی تهران به میان آمد جمعیت پایتخت حدود سه برابر ظرفیت پیش‌بینی شده برای حمل و نقل مسافر بوسیله شبکه مترو بود، اما این شبکه زمانی به بهره‌برداری خواهد رسید (البته اگر باز هم با تأخیر مواجه نشود) که کل ظرفیت حمل مسافر

بهره‌برداری از متروی تهران هفته آینده آغاز می‌شود و ما شاهد پایان یافتن موفقیت‌آمیز یکی از کم‌هزینه‌ترین و پر بازده‌ترین سرمایه‌گذاری‌ها در رشته حمل و نقل شهری خواهیم بود.

دو خط مترو که هفته آینده بهره‌برداری از آنها آغاز خواهد شد شمالی-جنوبی و شرقی-غربی است و روزانه میلیون‌ها مسافر می‌توانند با استفاده از این وسیله سریع‌السیر، سفرهای درون شهری خویش را انجام دهند.

با آغاز بهره‌برداری از این دو خط، ترافیک متراکم بسیاری از خیابانهای تهران، به ویژه خیابانهای مرکز شهر، روان می‌شود و توان بالای حمل مسافر این وسیله زیرزمینی درون شهری، به ازدحام مردم برای سوار شدن به اتوبوس و یا پیدا کردن تاکسی خالی خاتمه می‌دهد.

مطالعین در شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه اعلام کردند در چند ماه آینده مسیر شرقی-غربی مترو که تا مهر شهر کرج امتداد دارد نیز به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید و مشکل رفت و آمد صدها هزار نفری که اکنون ناگزیرند برای رفت و آمد بین منزل و محل کار خود رنج سفر در اتوبان شلوغ کرج و یا جاده مخصوص کرج را تحمل کنند، حل می‌شود.

این مطالعین همچنین گفتند بیلان هزینه‌های انجام شده برای احداث متروی تهران با تنصیلی که برای همگان قابل فهم باشد، در آتی‌های نزدیک انتشار خواهد یافت.

●●●●

آنچه در سطور فوق‌الذکر حاصل یک رؤیا بود که چند سال است تهرانی‌ها به آن دل خوش کرده‌اند! بین رویا تا واقعیت فاصله زیادی وجود ندارد.

شهری تهران و حومه می‌خوانیم نخستین خط مترو در پایان سال ۱۳۷۵ به بهره‌برداری می‌رسد، که این تأخیر ۷ ساله یک سال بیشتر از زمانی است که تونل زیردریایی مانس ساخته شد!

ساختمان تونل مانس در زیر این دریا از سال ۱۹۸۸ آغاز شد و در اواخر سال ۱۹۹۴ به پایان رسید. برای

قطار کاله - فولک استون مسیر تونل را در ۳۵ دقیقه طی می‌کند... در واقع این تونل دارای چنان وسعتی است که امکان می‌دهد در آن واحد، در دو خط دو بانده آن ۲ قطار حرکت کنند (۲ قطار رفت و ۲ قطار برگشت).

این نکته را نباید نادیده گرفت که امکانات مالی و تکنولوژیک فرانسه و انگلستان با امکانات ما قابل مقایسه

اگر گوش شیطان کر- این بار هم خلف وعده نشود، در پایان سال ۱۳۷۵ ما مترو دار خواهیم شد!

از پاسخ دادن منصرف شده‌ایم
این تأخیر طولانی چه دلایلی دارد؟
کمبود بودجه عامل تأخیر است یا فقدان امکانات فنی؟ مدیریت ضعیف است، یا تأخیر از دلایل ناشناخته دیگر ناشی شده است؟

چه کسی صلاحیت دارد به این پرسش‌ها پاسخ دهد؟ ما گمان کردیم صالح‌ترین مرجع برای پاسخ دادن به چنین پرسشهایی مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه است، لذا در تاریخ اول شهریور سئوالات زیر را به دفتر ایشان ارسال کردیم:

جناب آقای مهندس ابراهیمی
مدیرعامل محترم شرکت راه آهن شهری تهران و حومه
با سلام:

این ماهنامه در نظر دارد گزارشی از وضعیت متروی تهران تهیه کند. محور اصلی تهیه این گزارش را پرسشهای زیر تشکیل می‌دهد. خواهشمند است موافقت فرمائید نماینده این ماهنامه برای مصاحبه به حضور برسد و در

تونل / مانس ۶ ساله ساخته شد اما متروی تهران با ۶ سال تأخیر هنوز به بهره‌برداری نرسیده است

نیست، اما این موضوع را هم نباید فراموش کرد که متروی تهران نیز قابل قیاس با عظمت طرح تونل مانس نیست.

متروی تهران شامل دو مسیر شمالی- جنوبی و شرقی- غربی است و اگر کارهای انجام شده در قبل از انقلاب را نادیده بگیریم، و حتی چنانکه بعضی از مدیران مترو می‌گویند تاریخ واقعی شروع مجدد کارهای عملیاتی ساخت مترو را سال ۱۳۶۵ بدانیم، اینک ده سال است که شرکت راه آهن شهری تهران و حومه مشغول صرف هزینه در زیر سطح تهران است و

آگاهی یافتن از مشخصات این پروژه برخی از ویژگی‌های آن را ذکر می‌کنیم:

در تونل زیر دریایی مانس که دارای ۴ باندریل راه آهن است چند نوع حمل و نقل انجام می‌شود، همچنانکه قطارهای طراحی شده برای این تونل چند نوعند. یکی از این قطارها که به نام شاتل موسوم شده مسافران را از بندر کاله در فرانسه به فولک استون در انگلستان حمل می‌کند. نوعی دیگر فقط به حمل اتومبیل و اتوبوس با سرنشینان آنها اختصاص دارد و قطارهای خاصی نیز برای حمل کامیون در نظر گرفته شده است.

فرم اشتراک ماهنامه گزارش

اینجانب: فارغ التحصیل رشته: مسئولیت فعلی:

به نشانی:

کد پستی: تلفن: فاکس:

● درخواست اشتراک ماهنامه گزارش را به مدت یک سال دارم.

● اصل فیش بانکی ضمیمه همین درخواست است. ضمناً کد اشتراک قبلی شماره:

توضیحات:

۱- ماهنامه گزارش برای دانشجویان ۲۰٪ و برای دانشکاهیان و فرهنگیان ۲۰٪ و برای معلمان و جانبازان انقلاب اسلامی و خانواده‌های شهدا ۲۰٪ تخفیف قابل می‌شود. استفاده از این تخفیف منوط به ارائه فتوکپی کارت دانشجویی و کارمندی یا معرفی‌نامه از سازمان مربوطه است.

۲- لطفاً وجه اشتراک را به حساب جاری شماره ۸۰۴۰۰۰ بانک سپه - شعبه دانشگاه (میدان انقلاب) تهران قابل پرداخت در کلیه شعب بانک سپه واریز و اصل فیش آن را همراه درخواست اشتراک بوسیله صندوق پستی ۱۴۱۵۵-۵۴۶۷ به دفتر مجله گزارش ارسال کنید.

شماره‌های قبلی مجله هر نسخه ۱۵۰۰ ریال به فروش می‌رسند.

نوع اشتراک	حق اشتراک یکساله
مؤسسات دولتی و ارگانها	۲۰۰۰۰ ریال
شرکتهای خصوصی و افراد	۱۶۰۰۰ ریال
کشورهای آسیایی	۲۶ دلار آمریکا
سایر کشورها	۳۵ دلار آمریکا

۳- علاقمندان به اشتراک در خارج از ایران می‌توانند مبلغ اشتراک را به حساب پس‌انماز شماره ۷۱-۱۱۴۱۹۲-۰۴۰۰۰ بانک ملی ایران شعبه پاریس به نام ابراهیم کلبان بانکی واریز و اصل حواله را با مشخصات خود به نشانی مجله گزارش، صندوق پستی ۱۴۱۵۵-۵۴۶۷ تهران- ایران با پست سفارشی ارسال نمایند.

صورت عدم امکان انجام مصاحبه حضوری، مقرر فرمائید پاسخ پرسش‌ها به این مجله فاکس شود.

● قرار بود اولین خط متروی تهران در نخستین سالگرد رحلت امام خمینی (ره) مورد بهره‌برداری قرار گیرد که هنوز عملی نشده، دلایل چیست؟

● متروی شهری نظیر تایبه دو ساله ساخته شده، دلیل طولانی شدن ساخت متروی تهران چیست؟
● تاکنون چه مبلغ برای متروی تهران هزینه شده است؟

● منابع مالی احداث مترو کدام‌ها هستند؟
● از نظر جنایعالی اولین روز شروع کنار مترو چه زمانی خواهد بود و در چه زمانی عملیات ساختمان متروی تهران کاملاً پایان خواهد یافت.

● تاکنون چه مبلغ هزینه شده و در پایان کار، جمع هزینه‌های احداث مترو برای شهر تهران به چه رقم خواهد رسید؟

● آیا اکنون شرکت راه آهن شهری تهران و حومه از لحاظ مالی در محضیقه قرار دارد یا خیر؟

● بعضاً در مطبوعات خواننده می‌شود که پرسنل مترو از عدم پرداخت به موقع حقوق و مزایای خود شکایت دارند؟ این شکایات بر حق است؟ و اگر هست علت چیست؟

● پس از بهره‌برداری از متروی تهران چند سال طول خواهد کشید سرمایه‌گذاری برای آن مستهلک شود؟

● متروی تهران چند درصد از بار حمل و نقل (مسافرهای بین شهری) را بر عهده خواهد گرفت؟
● تکالی که از نظر جنایعالی برای آگاهی افکار عمومی انعکاس آنها لازم است و در پرسش‌های فوق مطرح نشده‌اند کدام‌ها هستند؟

با تشکر و احترام...

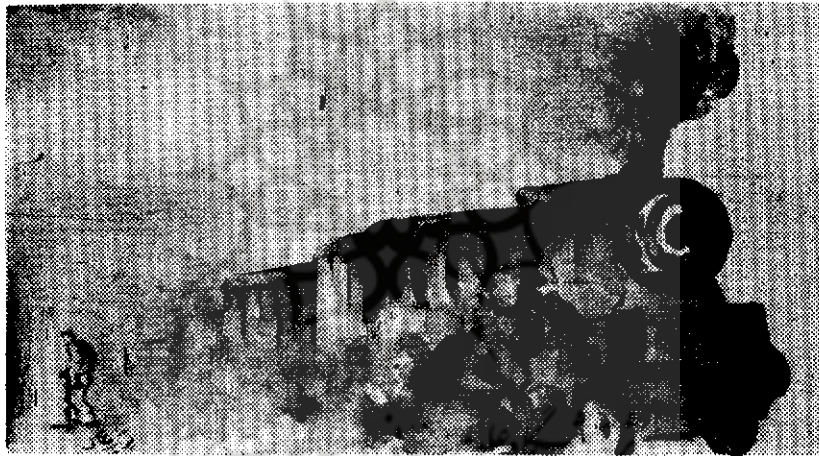
روز ششم شهریور متن این سئوالات مجدداً به دفتر مدیرعامل فاکس شد و دو روز بعد - هشتم شهریور - گزارشگری که مأمور پیگیری این پرسش‌ها بود با خوشحالی اطلاع داد پرسشها برای تهیه پاسخ آن از طرف مدیرعامل به دفتر روابط عمومی ارجاع شده و روابط عمومی نیز پاسخ‌ها را به دفتر آقای دکتر منتظری مدیر دفتر خدمات مهندسی شرکت راه آهن شهری تهران و حومه فرستاده است. بعد - روز ۲۱ شهریور - اطلاع رسید پاسخ‌ها تهیه و به دفتر آقای دکتر منتظری فرستاده شده و مسئول دفتر ایشان نیز دریافت پاسخ‌ها را

تأیید کرده و یادآور شده پاسخ‌ها همین امروز، یا نهایتاً فردا صبح برای آخرین تأیید به دفتر آقای مدیرعامل شرکت فرستاده می‌شود.

روز بعد گزارشگر ما از آقای موسوی مدیر دفتر مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه شنید که پاسخ‌ها پس از ملاحظه و بررسی، مجدداً به دفتر آقای دکتر منتظری عودت داده شده است.

ماهانامه آماده می‌شد پس از دریافت پاسخ پرسش‌های طرح شده، گزارشی مستدل درباره علل تأخیرهای مکرر در بهره‌برداری از متروی تهران تهیه و ارائه کند، اما پاسخ‌ها نرسید، و نرسید، تا روز ۲۶ شهریور که همان آقای موسوی طی پیامی تلفنی به گزارشگر ماهانامه اطلاع داد: «از دادن پاسخ منصرف شده‌ایم!»

در همین ایام بالاترین مقام اجرایی کشور - آقای هاشمی رفسنجانی - در سخنانی اعلام کرد که ملت ایران



اندیشه کشیدن کانالی بین بحر خزر و خلیج فارس را در سر می‌پروراند. قبلاً نیز ایده اجرای چنین طرح عظیمی از جانب ایشان مطرح شده بود (مرداد سال ۱۳۶۴).

تکرار این ایده نشان می‌دهد که بالاترین مقام اجرایی کشور تحقق یافتن آن را جزو آرزوهای ملی قرار داده است، و چه کسی است که از به فعل درآمدن چنین نیتی شادمان نشود؟ اما حق نیست تذکر داده شود که تا قبل از شناختن نقاط ضعف و قوت نیروهای فنی و اجرایی کشور حتی امکان طراحی چنین پروژه عظیمی غیر ممکن است. و برای شناختن این نقاط قوت و ضعف از متروی تهران کدام آزمایشگاه را می‌توان سراغ گرفت که در دسترس تر باشد؟

اگر بخوایم دریای خزر را به خلیج فارس یا دریای عمان متصل کنیم باید در قلب کوه‌های البرز تونل حفر کنیم، دل دو کویر را بشکافیم و هزاران مانع شناخته شده و ناشناس را از سر راه برداریم. برای رویارویی با این

موانع عظیم لازم نیست بدانیم چه عواملی موجب شده است نزدیک به سه سال در یک منطقه از مسیر خط شمالی - جنوبی متروی تهران (تقاطع خیابانهای انقلاب و سعدی) عده زیادی مهندس - تکنیسین و کارگر، و شمار زیادی ماشین آلات گران قیمت معطل بمانند؟

اگر قرار باشد چنان طرح عظیمی به اجرا درآید نباید نگاهی به روند ساخت متروی تهران بیاندازیم و دلایل تأخیرهای مکرر در بهره‌برداری از آن را بشناسیم؟

آیا دلیل خاصی دارد که سالهای زیادی است هر از چندگاه یکبار بخشی از میدان ۷ تیر مورد حفاری قرار می‌گیرد و ماهها، گروهی مهندس - تکنیسین و کارگر به اموری مشغول می‌شوند که به نظر می‌رسد نوعی دوباره کاری، و یا اصلاح اشتباهات قبلی است.

شاید این استنباط‌ها اشتباه باشد و سه سال کار در تقاطع خیابان انقلاب - سعدی و حفاری‌های متعدد در مناطقی چون میدان هفت تیر ضروری بوده است. چه کسی باید این اشتباهات را تصحیح کند و به بازار شایعات خاتمه دهد؟

البته شنیده شده که در مورد همین تقاطع خیابان انقلاب و سعدی متخصصین مترو گفته‌اند به سبب آن که پایه‌های پل هوایی در داخل ترانسه‌های ایستگاه واقع در این نقطه قرار گرفته بود اجباراً مطالعات مجددی انجام شد، پایه‌های قبلی پل را خراب

کردند، به جای آن پایه‌های نگهدارنده جدیدی نصب کردند و... و سرانجام پل هوایی تقاطع سعدی - انقلاب بر چیده شد!... هر چشم بینائی می‌توانست بفهمد در همین یک منطقه بجای دوباره کاری، چند باره کاری شده است؛ حال چه کسی مسئول و مقصر بوده، معلوم نیست. در مواردی نیز شنیده شده که مانع تراشی سازمان‌ها و اشخاص صاحب نفوذ به توقف کارها و حتی تغییر بخشی از مسیر پیش‌بینی شده انجامیده و زیان‌هایی را تحمیل کرده است. اگر این شایعات صحت داشته باشد چه سازمانی صالح‌تر از راه آهن شهری تهران و حومه و کدام مقامی مطلع‌تر از مدیرعامل آن را می‌توان سراغ گرفت که در این موارد توضیح بدهند.

توجیه اقتصادی مترو

آمار و اطلاعات جامعی در مورد تمامی هزینه‌های انجام شده برای احداث متروی تهران در اختیار نیست.

ما از ۷۰ میلیارد تومان اعتبار بانکهای مختلف که قسمت اعظم آن تاکنون در اختیار راه آهن شهری تهران و حومه قرار گرفته، خبرهائی شنیده‌ایم. همچنین می‌دانیم امتیاز بهره‌برداری از چند معدن به این شرکت واگذار شده است و از تولیدات یک پالایشگاه و نیز ذوب آهن اصفهان هم حصه‌ای در اختیار آن گذشته‌اند. اما از میزان کمک‌های دولت و دیگر منابع مالی و اعتباری واگذار شده به شرکت راه آهن شهری تهران و حومه اطلاعی نداریم.

اکنون این پرسش مطرح است که با این حجم سرمایه‌گذاری و ده سال کار، بازده اقتصادی متروی تهران در مقیاس اقتصاد ملی مقرون به صرفه خواهد بود؟

مقامات شرکت راه آهن شهری تهران و حومه

شاید برای گروهی این فکر پیش آید که مسئولان شرکت راه آهن شهری تهران و حومه از مصاحبه با رسانه‌ها و دادن اطلاعات به افکار عمومی اجراه دارند. ولی چنین نیست، وگرچه روز ۲۶ شهریور اعلام شد که شرکت راه آهن شهری تهران و حومه از پاسخ دادن به پرسش‌های این ماهنامه منصرف شده است، اما چند صباح بعد با روزنامه همشهری همکاری کردند تا در مورد متروی تهران گزارشی تهیه شود و حتی مدیرعامل شرکت اطلاعاتی در اختیار گزارشگر این روزنامه گذاشت (به روزنامه همشهری پنجشنبه ۷/۱۳ و شنبه ۷/۱۵ مراجعه شود)

نکته در این است که آیا آن اطلاعات می‌تواند نکات مبهم در مورد تأخیرهای طولانی پیش آمده در امر بهره‌برداری از متروی تهران را توجیه کند؟، و یا به

باید با یک بررسی همه جانبه معلوم کرد هزینه واقعی ساخت متروی تهران توجیه اقتصادی دارد؟

می‌گویند با فروش سرفعلی مغازه‌ها و تأسیسات احداث شده در ایستگاههای مترو توانسته‌اند و خواهند توانست بخش قابل توجهی از وام‌های دریافتی از بانکها را به مرحله استهلاك برسانند.

این نکته البته جای خوشوقتی است، اما وقتی بحث از توجیه اقتصادی یک طرح در مقیاس ملی می‌شود باید تمامی منابع و امکاناتی که برای آن طرح مصرف شده در محاسبات ملحوظ شود تا بتوان فهمید آن طرح در نهایت توجیه اقتصادی دارد یا خیر؟

تردید نیست به دلیل اولویت‌هایی که در دولت‌های آقایان میرحسین موسوی و هاشمی رفسنجانی برای اتمام سریع پروژه متروی تهران در نظر گرفته شده شرکت راه آهن شهری تهران و حومه از لحاظ معافیت‌های گمرکی در زمینه واردات ماشین‌آلات، آهن آلات و دیگر مصالح مورد نیاز خود از اولویت‌ها و معافیت‌های ویژه‌ای استفاده کرده است. و باز، تردید نیست در دوره حکومت هر دو دولت هرگاه لازم شده کمک‌ها و تسهیلاتی در اختیار این شرکت قرار گرفته است.

مجموع آن سرمایه‌ها و امکانات، و این اولویت‌ها و تسهیلات است که باید در تعیین توجیه اقتصادی متروی تهران محاسبه شود. باید این محاسبات انجام شود تا اگر اشتباهاتی رخ داده، یا عدم دقت در برنامه‌ریزی و اجرا موجب شده که طرح متروی تهران تا این حد به درازا بکشد، دلایل و عوامل مورد شناسایی قرار گیرند و از تکرار آنها در برنامه‌های مشابه احتراز شود.

در نخستین ماههای سال ۱۳۶۳ ادامه عملیات ساخت متروی تهران مورد توجه ایشان قرار گرفت و در یکی از جلسات نمایندگان تهران آن را مطرح کرد و به بحث گذاشت. سپس به تنی چند از کارشناسان مترو مأموریت داده شد تا از چگونگی کار مترو و مشکلات آن گزارش‌های کارشناسی تهیه کنند و به آقای رفسنجانی ارائه دهند.

آقای رفسنجانی معتقد بود با توقف طرح مترو در حق مردم تهران ظلم شده است زیرا اجرا و اتمام آن علاوه بر صرفه‌جویی در وقت مردم، در کاهش آلودگی هوا، کاهش تصادفات، کاهش تلفات جانی، کاهش مصرف بنزین، دارو و مواد پاک‌کننده و ایجاد نظم و انضباط در فرهنگ رفت و آمد تأثیر انکارناپذیری دارد. ایشان تأکید می‌کرد که این مساله را با مردم در میان می‌گذارم و شخصاً در جلسات هیأت دولت آن را پیگیری خواهم کرد؛ و چنین نیز کرد.

در این جلسات موافقان و مخالفان نظرات کارشناسی خود را مطرح می‌کردند و به تجزیه و تحلیل جنبه‌های مختلف این طرح می‌پرداختند و سرانجام بعد از یک سال گفت و شنود آقای رفسنجانی موفق شد ادامه عملیات احداث متروی تهران را به تصویب هیأت دولت وقت برساند. مدتی بعد مجمع عمومی شرکت راه آهن شهری تهران و حومه به ریاست وزیر کشور و عضویت وزیر راه و ترابری، وزیر امور اقتصادی و دارایی، رئیس سازمان برنامه و بودجه و شهردار تهران تشکیل شد و پرونده‌های بسته شده مجدداً گشوده شد و به جریان افتاد. عمده‌ترین مشکلی که در این مرحله وجود داشت تأمین اعتبار برای این طرح پرهزینه بود که با توجه به درگیری کشور در جنگ با عراق حل آن چندان آسان نبود و نمی‌شد چنین هزینه‌ای را از محل اعتبارات جاری و یا عمرانی دولت تأمین کرد؛ لذا عملی‌ترین اقدام اخذ وام از بانکهای داخلی تشخیص داده شد و بانکهای تجارت و ملت را به «مشارکت مدنی» خواندند و پس از چند جلسه گفت و شنود قراردادی را به امضا رساندند که بر مبنای آن اولین وام ۳۵ میلیارد تومانی در اختیار شرکت راه آهن شهری تهران و حومه گذاشته شد و اگر در نظر داشته باشیم که آن زمان نرخ برابری دلار و ریال ۷ تومان بود در می‌یابیم همان اعتبار چه مبلغ هنگفتی بوده است (پنج میلیارد دلار). این اعتبار بزودی تمام شد و لذا پس از چندی دومین قرارداد مشارکت مدنی با کنسرسیومی مرکب از بانکهای تجارت، ملت، سپه و ملی به امضا رسید و دومین وام ۳۵ میلیارد تومانی در اختیار شرکت مورد بحث قرار گرفت. مدیران شرکت مترو می‌گویند که اولین بدهی ۳۵ میلیارد تومانی را به بانکهای تجارت و ملت

برنامه‌ریزان و مدیران علاقمند نکاتی را بیاموزد تا در پروژه‌های مشابه مورد استفاده قرار دهند.

گفته می‌شود وجود قنوت، چاههای فاضلاب و شبکه‌های لوله کشی آب و برق و گاز و تلفن در مسیر تونل‌های مترو از دلایل طولانی شدن زمان ساخت آن است.

پرسش این است: مگر نقشه‌های لوله‌های آب و گاز-کابل‌های برق و تلفن و یا مسیر قنوت در اختیار دستگاههایی نظیر شهرداری-شرکت‌های برق و گاز و مخابرات نبوده، و این مؤسسات و شرکتها نمی‌توانسته‌اند این نقشه‌ها را در دسترس طراحان و مهندسين شرکت راه آهن شهری تهران و حومه قرار دهند؟

آیا بواقع تمام اشکال در همین امور خلاصه می‌شود؟

استخراج معدن و صدور نفت کوره

باری... هرچه بود و هرچه هست ساختمان متروی تهران به مراحل پایانی نزدیک می‌شود و اگر باز هم با تخلف وعده مواجه نشویم در آخر سال دیگر مترو بخشی از ناوگان حمل و نقل درون شهری تهران خواهد شد.

همه کسانی که با امور مربوط به متروی تهران آشنائی و سر و کار دارند متفقاً بر این باورند علاقه و پی‌گیری آقای هاشمی رفسنجانی، در آن هنگام که ریاست مجلس شورای اسلامی را بر عهده داشت عامل اصلی خروج این پروژه از بن‌بست بوده است.

تسویه خواهند کرد، چون با واگذاری سرقفلی پارکینگ‌ها، مراکز تجاری و فروشگاه‌های احداث شده در ایستگاه‌های زیرزمینی بیش از پنجاه میلیارد تومان به دست خواهند آورد.

مسئولان شرکت راه آهن شهری تهران می‌گویند ارزش سرمایه‌گذارهای متروی تهران از مرز دو صد میلیارد تومان تجاوز کرده است، در حالی که بسیاری از کارمندان و کارگران شرکت مترو همواره شکایت دارند که دستمزدهایشان را غالباً با ۳-۴ ماه تأخیر دریافت می‌کنند.

شگفت‌آور آنکه همچنانکه قبلاً اشاره کردیم

شرکت راه آهن شهری و حومه تهران علاوه بر منابع یاد شده از منابع دیگری نیز استفاده کرده است و می‌کند که برخی از آنها که برای ما شناخته شده از این قرار می‌باشد:

- بهره‌برداری از معادن سنگ گرانیت کلاردشت
- بهره‌برداری از معادن سنگ آهن تنگ‌زاغ بندرعباس
- بهره‌برداری از معدن سنگ دیاتومیت مغان آذربایجان
- نفت کوره پالایشگاه اصفهان و قطران ذوب آهن اصفهان را نیز صادر می‌کنند تا نیازهای ارزی خود را تأمین کنند.

با این همه منابع و امکانات، عجیب این است که مسئولین شرکت راه آهن شهری تهران و حومه همواره از تنگنای مالی نالیده‌اند و می‌نالند.

مشخصات فنی تونل‌ها، ایستگاه‌ها و قطارها

از آغاز مجدد کار ساختمان متروی تهران تاکنون ۳۶ کیلومتر تونل با قطر ۹ متر و ۵۳ ایستگاه احداث شده که فاصله هر ایستگاه تا ایستگاه بعدی بین ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ متر است، و تمامی سکوهای سوار و پیاده شدن مسافران نیز ۱۴۰ متر طول دارد.

هر قطار شامل هفت واگن به درازای ۱۹/۳ متر است و هر واگن گنجایش ۲۴۰ نفر را دارد که پنجاه نفر خواهند نشست و بقیه مجبورند بایستند و بدین ترتیب هر قطار در مجموع ۱۶۸۰ نفر را جایجا خواهد کرد.

سرعت قطارها تا هشتاد کیلومتر در ساعت قابل

افزایش است، اما میانگین سرعت آنها به خاطر توقف‌های مکرر در ایستگاه‌های بین راه-کمتر از ۳۷ کیلومتر خواهد بود.

لکوموتیوها از یک ایستگاه مرکزی کنترل می‌شوند.

خط یک مترو از اولین ایستگاه در بزرگراه شهید حقانی (جهان کودک) تا بهشت‌زهره در حدود ۳۵ کیلومتر طول دارد که پس از گذر از بلوار میرداماد و مصلای تهران مقاطع خیابانهای بهشتی، مطهری، مفتوح و سعیدی را پشت سر می‌گذارد و کمی به سوی غرب متمایل می‌گردد و بعد از گذر از میدان امام خمینی به

در خط ۶۲ کیلومتری شرقی-غربی مترو قطار از دردت تهرانپارس و بخشی از بزرگراه رسالت می‌گذرد و پس از پیمودن طول خیابان نظام آباد به میدان بهارستان می‌رسد و با گذشتن از خیابان ملت و قطع مسیر خط یک در میدان امام، به سمت خیابانهای آذربایجان و آزادی می‌رود و در حال حاضر ایستگاه انتهایی آن در جنوب فلکه دوم صادقیه است.

تونل‌های زیر زمینی این خط ۲۱ کیلومتر طول دارد که در آن ۱۸ ایستگاه زیرزمینی هم ساخته شده است.

ایستگاههای P4K4 در میدان ابن سینا و K2G3 در تقاطع خیابانهای ولیعصر و امام خمینی و H2D4 در

خیابان آذربایجان در زمرة ایستگاههای تقاطعی بین راه به شمار می‌آیند. ظاهراً قرار شده که مسیر این خط از بزرگراه محمد علی جناح تا مهرشهر کرج و بعدها تا شهر جدید هشنگرد امتداد یابد.

و بالاخره یک نکته مثبت

برای تأمین تجهیزات متروی تهران، ابتدا با کنسرسیومی که متشکل از کمپانیها و سازندگان اروپایی بود مذاکراتی انجام شد. مجموع رقم پیشنهادی آنها برای تأمین این تجهیزات معادل دو میلیارد و سیصد میلیون دلار بوده است، به دلیل بالا بودن قیمت‌های پیشنهادی همکاری با این کنسرسیوم عملی نشد و مسئولان مربوطه

طرح‌ها را مورد مطالعه و بررسی مجدد قرار دادند و پس از آنکه از لحاظ فنی تغییراتی در آنها داده شد بار دیگر تأمین این تجهیزات را به مناقصه گذاشتند که این بار شرکتهای چینی با ارائه یک پیشنهاد چهارصد و سی میلیون دلاری برنده شدند. تفاوت این دو قیمت یکی از نکات مثبت کارنامه شرکت راه آهن شهری تهران و حومه است که نباید آن را نادیده گرفت.

طبق قرارداد منعقد به چینی‌ها باید دوسوم واگنها وسیله کارخانجات واگن‌سازی چین تولید و مونتاژ گردد و بقیه توسط کارخانجات واگن‌سازی پارس و با مشارکت سازمان صنایع دفاع تهیه و تحویل شود.



بهره‌برداری از متروی تهران خواهد توانست گره کور تواریک تهران را بکشد...؟

سمت خیابانهای خیام و شوش امتداد می‌یابد. بقیه این مسیر تا بهشت‌زهره به صورت «مسیر از روه» احداث شده است.

مسیر زیرزمینی خط یک را ۱۵ ایستگاه پوشش می‌دهد که برخی از آنها، از جمله ایستگاه O1N3 در خیابان عباس‌آباد، ایستگاه K1G4 در ابتدای خیابان سعیدی و ایستگاه I1M2 در میدان امام را برای عبور همزمان دو قطار احداث کرده‌اند.

ایستگاه اولیه خط یک در بزرگراه حقانی در حدود ۳۰ متر زیرزمین بنا شده است و در آن کیوسک‌های تلفن، غرفه‌های تجاری، ایستگاه فاکسی مایل، غرفه‌های فروش مطبوعات، و باجه‌های پست و برخی دیگر از امکانات ضروری دایر می‌شود.