

به بهانه انتقاد اعضای شورای شهر از کم کاری مدیریت شهری در تکمیل متروی تهران

چه کسانی متروی تهران را ساختند



ابوالقاسم ر حماني روزنامه نگار

حوزه بوده و روند صعودی رشد و توسعه مترو همواره حفظ شده است. به همین منظور در یک نوشتار تفصیلی روند آغاز کار، گسترش و جایگاه و وضعیت فعلی مترو تهران را بررسی می کنیم.

آغاز کار ایجاد مترو در تهران

سابقه بحث و گفت‌وگو درباره احداث قطار شهری در تهران به ۱۱۰ سال قبل بازمی گردد. اولین طرح، شبیه به متروی امروزی که برای تهران طراحی و اجرا شد، طرح واگن اسبی بود که از حرم حضرت عبدالعظیم تا میدان حر امروزی کشیده شده و تا سال ۱۳۱۰ نیز دایر بود. در مهرماه ۱۳۵۳ مطالعات مربوط به حل مشکلات ترافیک مترو تهران توسط شرکت‌های مشاور خارجی از جمله «سوفرتو منتج» به پیشنهاد سیستم اتوبان مترو با هفت خط مطرح شد. براساس این مطالعات، احداث مترو به‌عنوان اساسی ترین راه‌حل بهبود ترافیک تعیین شد. شرکت‌های فرانسوی از سال ۱۳۵۶ عملیات اجرایی احداث خط یک مترو را در اراضی شمال تهران بزرگراه شهید حقانی کنونی آغاز کردند. عملیات اجرایی مترو تا آذر ۵۹ نیز ادامه یافت ولی در این زمان و در پی جریانات انقلاب، نمایندگان شرکت‌های خارجی ایران را ترک کردند و اواخر سال ۶۰ هیات وزیران توقف کامل طرح، توسط مشاوران خارجی را اعلام کرد. با پیگیری‌ها و اتکا به توان داخلی ازسر گیری احداث و اجرای طرح مترو در سال ۶۴ آغاز شد.

شرکت مترو تهران سال ۵۴ تأسیس و نخستین قرارداد با فرانسوی‌ها به‌عنوان مهندس مشاور منعقد شد. سال ۵۶ و در آستانه انقلاب، کلنگ مترو در تهران به زمین زده شد. یک شرکت ایرانی در مزایده برنده شد و قرار بود بخشی از مترو را در تپه‌های بدون معارض عباس آباد بسازد. بعد از ممانعت با ساخت مترو، آقای هاشمی‌رفسنجانی در سال ۶۳ و دوران جنگ، خطبه‌ای در نمازجمعه می‌خوانند و می‌گویند: «علاوه‌بر تهران، دیگر کلانشهرهای ما هم قطار شهری می‌خواهند؛ مشهد، شیراز، اصفهان؛ شما هم به فکر مترو باشید.» ایشان به هیات دولت رفتند و درباره ضرورت مترو توضیح دادند. بخشی از خطبه معروف مترو که از سوی مرحوم هاشمی‌رفسنجانی در نمازجمعه ۵ بهمن ۶۳ ایراد شد: «تفاوت صرفه‌جویی بین مترو و تاکسی یا اتوبوس، چقدر در اقتصاد ما عظیم است؛ چرا نباید این کار را بکنیم؟ در مترو دیگر نه تصادف وجود دارد، نه معطلی. می‌شود روی وقت حساب کرد. در دنیای صنعتی، حساب کردن روی وقت انسان‌ها چیزی است که باید به آن توجه شود. ما مسئولیم که روی وقت مردم حساب کنیم، باید این کار را کرد.»

وضعیت مترو در زمان تصدی گری هر شهردار

۱

غلامحسین کرباسچی

دی ۱۳۶۸ تا فروردین ماه ۱۳۷۷

سال ۱۳۷۶

- جانیمایی معاونت بهره‌برداری در نمودار سازمانی شرکت مترو تهران

سال ۱۳۷۷

- بهره‌برداری از خط ۵، حد فاصل ایستگاه‌های تهران صادقیه و کرج.

۲

مرتضی الویری

خرداد ۱۳۷۸ تا بهمن ۱۳۸۰

سال ۱۳۷۸

- بهره‌برداری از نیمه غربی خط ۲، حد فاصل ایستگاه‌های تهران صادقیه و امام خمینی(ره)
- بهره‌برداری از خط ۱ حدفاصل ایستگاه‌های علی‌آباد و شهید حقانی

۳

محمدحسن ملک‌مدنی

۱۳ اسفند ۱۳۸۰ تا ۳۰ دی ۱۳۸۱

سال ۱۳۸۱

- بهره‌برداری از خط ۱، حد فاصل ایستگاه‌های علی‌آباد و حرم مطهر
- بهره‌برداری از پایانه و تعمیرگاه غرب

۴

محمود احمدی‌نژاد

۳۰ اردیبهشت ۱۳۸۲ تا ۷ تیر ۱۳۸۴

سال ۱۳۸۲

- بهره‌برداری از خط ۲، حد فاصل ایستگاه‌های امام خمینی(ره) و بهارستان

سال ۱۳۸۳

- بهره‌برداری از خط ۵، حد فاصل ایستگاه‌های کرج و گلشهر و ایستگاه ایران خودرو در خط ۵

یادداشت، اخبار و گزارش‌هایی از تازه‌های مسائل اجتماعی

محمدباقر قالیباف

۵

محمدباقر قالیباف

۲۸ شهریور ۱۳۸۴ تا ۱ شهریور ۱۳۹۶

سال ۱۳۸۴

- بهره‌برداری از ایستگاه باقرشهر در خط ۱
- بهره‌برداری از خط ۲، حد فاصل ایستگاه‌های بهارستان و دانشگاه علم و صنعت
- بهره‌برداری از ایستگاه چیتگر در خط ۵
- بهره‌برداری از پایانه جنوب فتح آباد

سال ۱۳۸۵

- بهره‌برداری از ایستگاه اتمسفر در خط ۵
- تأسیس شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه
- صدور بلیت اقشار خاص برای سالمندان، جانبازان جنگ تحمیلی و معلولان تحت سرپرستی سازمان بهزیستی

سال ۱۳۸۶

- بهره‌برداری از ایستگاه شاهد در خط ۱
- بهره‌برداری از ایستگاه اکباتان در خط ۵
- بهره‌برداری از پایانه شرق (دردشت)
- فراهم آمدن امکان استفاده از بلیت‌های اعتباری مترو در سامانه اتوبوس‌های تندرو BRT

سال ۱۳۸۷

- بهره‌برداری از توسعه شرقی خط ۲، حد فاصل ایستگاه‌های دانشگاه علم و صنعت و تهرانپارس
- بهره‌برداری از خط ۴، حد فاصل ایستگاه‌های میدان شهدا و فردوسی
- بهره‌برداری از ایستگاه گرمدره در خط ۵

سال ۱۳۸۸

- بهره‌برداری از مسیر توسعه شمالی خط ۱، حد فاصل ایستگاه‌های شهید حقانی و قیطریه
- بهره‌برداری از خط ۴، حد فاصل ایستگاه‌های میدان شهدا و میدان انقلاب اسلامی

سال ۱۳۸۹

- بهره‌برداری از ایستگاه شهید صدر توسعه شمالی خط ۱
- بهره‌برداری از توسعه شرقی خط ۲، حد فاصل ایستگاه‌های تهرانپارس و فرهنگسرا
- بهره‌برداری از خط چهار، حد فاصل ایستگاه‌های میدان شهدا و شهید کلاهدوز
- بهره‌برداری از ایستگاه محمدشهر در خط ۵
- بهره‌برداری از ایستگاه‌های ولی‌عصر(عج) و نبرد در خط ۴
- بهره‌برداری از نیمه غربی خط ۴ و گشایش ایستگاه‌های توحید و میدان آزادی

سال ۱۳۹۰

- بهره‌برداری از ایستگاه‌های شیخ الرئیس و دکتر حبیب‌الله در خط ۴
- بهره‌برداری از ایستگاه کهریزک؛ جنوبی‌ترین ایستگاه در خط ۱
- بهره‌برداری از ایستگاه استاد معین در خط ۴
- بهره‌برداری از ایستگاه پیروزی در خط ۴

سال ۱۳۹۱

- بهره‌برداری از ایستگاه‌های تقاطع شهید بهشتی در خط ۳
- بهره‌برداری از ایستگاه نیرو هوایی در خط ۴
- بهره‌برداری از ایستگاه ولی‌عصر(عج) در خط ۴
- بهره‌برداری از ایستگاه شهرک اکباتان در خط ۴
- بهره‌برداری از ایستگاه ارم سبز در خط ۴

سال ۱۳۹۳

- بهره‌برداری از ۸ ایستگاه مختلف در خط ۳

سال ۱۳۹۴

- بهره‌برداری از ۷ ایستگاه در خط ۳
- بهره‌برداری از دو ایستگاه بیمه در خط ۴
- بهره‌برداری از ایستگاه ترمینال ۱ و ۲ در خط ۴
- بهره‌برداری از ایستگاه ترمینال ۴ و ۶ در خط ۴

سال ۱۳۹۵

- بهره‌برداری از حد فاصل ایستگاه شاهد و شهر آفتاب و افتتاح ایستگاه نمایشگاه شهر آفتاب
- بهره‌برداری از ۷ ایستگاه در خط ۳

تا شهریور سال ۱۳۹۶

- بهره‌برداری از ۸ ایستگاه در خط ۷
- بهره‌برداری از ایستگاه شهید محلاتی در خط ۳
- بهره‌برداری از ایستگاه فرودگاه امام خمینی(ره)

۶

محمدعلی نجفی

۵ شهریور ۱۳۹۶ تا ۲۱ فروردین ۱۳۹۷

محمدعلی نجفی در ۸ آبان وعده‌داد تا خط هفت متروی تهران تا قبل از عید بازگشایی شود؛ «امیدواریم کارهای مربوطه زودتر انجام‌شده و خط ۷ مترو پیش از عید نوروز مجددا راه‌اندازی شود. بعد از نجفی، علی امام، مدیرعامل متروی تهران نیز در ارتباط با بازگشایی خط ۷ مترو در آبان ۹۶، وعده ۶ ماه بعد داد.» محمد علیخانی، عضو کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر نیز در آذرماه سال ۹۶ اعلام کرد که مسئولان شهرداری و مترو از قول و وعده‌های شهردار و مدیران مترو برای افتتاح خط ۷ تا پایان سال و با تأمین اعتبار ۳۰۰ میلیاردی خبر داده‌اند. بعد از گذشت مدتی علی امام، مدیرعامل مترو در دی ماه ۹۶ به اعلام زمان جدیدی برای افتتاح خط ۷ متروی تهران مبادرت کرد و گفت که اردیبهشت ۹۷ این خط افتتاح خواهد شد. امام قول چرایی عدم افتتاح این خط در پایان سال ۹۶ را هم داده بود که این موضوع نیز مانند وعده‌های بسیار دیگری در گیر و دار استغفای نجفی از شهرداری تهران به فراموشی سپرده شد.

۷

سید محمدعلی افشانی

۲۶ اردیبهشت ۱۳۹۷ تا به امروز

بعد از استعفای نجفی، پورسید آقایی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران نیز در این ارتباط اظهارنظر جدیدی کرد و گفت: «خط ۷ مترو تا اواخر اردیبهشت ماه راه‌اندازی مجدد خواهد شد.» اردیبهشت ماه هم تمام شد و دوباره پورسید آقایی بدون توضیح در ارتباط با چرایی این مقدار وعده‌های بی‌عمل در ارتباط با عدم افتتاح خط ۷ با بیان زمان جدید افتتاح گفت: «قول داده بودیم که هفته اول خرداد ماه بخشی از خط ۷ افتتاح شود، اما به دلیل مشکلاتی که در تأمین مالی داشتیم و همچنین واردات برخی از قطعات نتوانستیم به قول خود عمل کنیم اما امیدواریم در هفته آخر خرداد ماه ۶ کیلومتر از خط ۷ را با تجهیزات کامل وارد مدار کنیم.» این سناریو باز هم ادامه پیدا کرد و ما بعد از گذشت ماه‌ها همچنان منتظر افتتاح و بازگشایی کامل خط ۷ متروی تهران هستیم، اتفاقی که هنوز نیفتاده است. این بی‌نظمی و بی‌برنامگی در افتتاح یک خط مترو باعث شد تا شورای شهری‌ها نسبت به ناتوانی شهرداری در افتتاح و اتمام پروژه‌های شهری انتقاد کنند. محمد علیخانی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و عمران شورای شهر به رسانه‌ها گفت: «مدیران جدید در معاونت حمل‌ونقل و ترافیک متأسفانه در این مدت عملکرد ضعیفی داشته‌اند و نتوانسته‌اند انتظارات را برآورده کنند. حتی در این مدت نتوانسته‌اند یک ایستگاه مترو افتتاح کنند. اگر قرار بود مدیران قبلی نیز همه‌اش بگویند پول ندارم، همین خطوط را هم نداشتیم. مسئولان فعلی فقط می‌گویند به ما پول بدهید تا کار کنیم. اینها متأسفانه یک ایستگاه هم راه‌اندازی نکرده‌اند، پس قبلی‌ها چطور شهر را اداره کرده‌اند؟»

فرهنگیگان

درباره ایران - ۵۰

آنچه می‌خوانید سلسله مباحث دکتر علی‌اکبر ولایتی و جمعی از کارشناسان در مجموعه برنامه‌های «ایران» در سیمای جمهوری اسلامی ایران

ایران با موضوع تبیین مفهوم «ایران و هویت ایرانی» است که در سستون ثابت «درباره ایران» به‌صورت پاورقی در روزنامه «فرهنگتگان» منتشر می‌شود.

هرچه کوشش کردیم که یوز به آهونزدیک شود، یوز نمی‌جست و از جای خود تکان نمی‌خورد. ولی هر وقت که آهو از جای خود دور می‌شد یوز هم او را دنبال می‌کرد. اما همین که به دیوار پناه می‌برد یوز باز می‌گشت تا آنکه آهو به سوراخ لانه‌مانندی در دیوار آن مزار داخل شد. من وارد رباط تعبیر جالبی از مزار امام‌رضاعلیه‌السلام در آن عصر) شدم و از ابی نصر مقری، خادم مزار، پرسیدم که آهویی که هم الان وارد رباط شد کجاست؟ او گفت: ندیدمش. آن وقت به همان جایی که آهو داخلش شده بود درآمد و پشگل‌های آه‌وورد پیشابش را دیدم، ولی خود آهو را ندیدم. پس با خدای تعالی پیمان بستم که از آن پس زائران را نیاورم و جز از راه خوبی و خوشی با آنان درنیایم و از آن پس هرگاه کار دشواری به من روی می‌آورد و گرفتاری پیدا می‌کنم بدین مشهود روی و پناه می‌آورم و هیچ‌گاه از خدای تبارک و تعالی در آنجا حاجتی نخواستم مگر آنکه حق تعالی آن حاجت را برآورد.

نکته مهم این است که شیخ صدوق (ره) در این کتاب همچنان که از بسیاری مشایخ ثقات و محدثین نقل و روایت می‌کند از بسیاری از ادبا و شعرا و مورخان بنام نیز با واسطه یا بدون واسطه نیز نقل و روایت می‌فرماید. اما نکته قابل توجه در اینجا این است که در خلال کتاب عیون اخبار الرضا چند بار که شیخ حدیث یا مطلبی را نقل فرموده که خود صدردصد اعتقادی به صحت روایت یا وثوقی به سلامت سند آن یا اطمینانی به ثقه بودن راوی آن نداشته است ولو آنکه آن را از مشاهیر هم نقل فرموده باشد، بی‌اعتمادی خود را به آن مطلب تصریح می‌فرماید. از جمله در صفحه ۳۵۰ که می‌فرماید: «قال مصنف هذا الكتاب، روی هذا الحديث بریئی من عهده صحت» یا در صفحه ۱۹۲: «كان شيخنا محمد بن الحسن بن احمد بن الوليد رضي... عنه سيئى الراى فى محمد بن عبدا... المسمعى راوى هذا الحديث وانما اخرجت هذا الخبر فى هذا الكتاب لانه كان فى كتاب الرحمة وقد قرأته عليه فلم ينكره ورواه الی»؛ اما داستان آهو صدردصد مورد قبول شیخ صدوق (ره) قرار گرفته و ادنی شبیه در صحت آن به خاطر شریفش خطور نکرده است. به هر صورت، ظاهرا اصل داستان و روایتی که سبب ملقب ساختن حضرت امام علی بن موسی الرضا صلوات... علیه به «ضامن آهو» شده است، باید همین داستان باشد.

یادگار دیگری که ابومنصور محمد بن عبدالرزاق در دست داریم مقدمه کتاب شاهنامه ابومنصوری است. شاهنامه ابومنصوری به تصریح مقدمه آن که امروزه موجود است، په سرپرستی ابومنصور پین احمد بن عبدا... معمری (ضبط نادرست: شاهنامه منظوم فردوسی ملحق کرده‌اند. نسخه‌برداران متاخر هم، به تبع ایشان، هر وقت که شاهنامه‌ای استنساخ می‌کردند و این مقدمه را نیز در ابتدای آن می‌یافتند، آن را به تصور اینکه مقدمه شاهنامه فردوسی است نسخه بر می‌داشتند. در نسخه خطی مقدمه شاهنامه ابومنصوری محفوظ در کتابخانه دولتی برلین نام بانی شاهنامه «امیر ابونصر عبدالراقص» و در نسخه خطی کتابی موسوم به عطر شاهنامه، در همان کتابخانه، نام وی «امیر منصور عبدالزاق» آمده است. از این روی در اینکه شخص یادشده دقیقا چه کسی است میان پژوهشگران تاریخ ادبیات اختلاف است. تقی‌زاده در سلسله مقالاتش در مجله کاوه و مرحوم قزوینی در مجموعه مقالاتش تحقیقات وسیعی در این باره انجام داده‌اند. نتایج تحقیقات ایشان نشان می‌دهد که اولاد عبدالرزاق طوسی سه تن بودند: محمد و رافع و احمد. آنکه بانی شاهنامه و مکنی به ابومنصور بود همان محمد بود که والی طوس و بزرگ‌ترین و عالی‌رتبه‌ترین برادران بود. این خلاف نظر کسانی است که بانی شاهنامه را احمد بن عبدالزاق دانسته‌اند. شاهد انتساب شاهنامه به محمد آن است که فردوسی وی را سپهبد خوانده که همان صاحب‌الجیش است و در عهد سامانیان بزرگ‌ترین منصب دولتی بوده است: «چو شنید از ایشان سپهبد سخن» (فردوسی، ج یک، ص ۱۲، بیت ۱۲۴). تقی‌زاده نشان داده که محمد بن عبدالزاق ظاهرا از اوایل قرن چهارم هجری در طوس صاحب‌مهمی داشته و حتی محتمل است پدرش نیز از اعیان و امرای طوس بوده است.

ادامه دارد

تا سال ۸۳ در تهران ۳۵کیلومتر مترو به بهره‌برداری رسید

از سال ۸۴ تا سال ۹۶ جمع طول خطوط مترو تهران به ۲۲۱کیلومتر رسید

متروی تهران اکنون ۱۱۸ ایستگاه و ۱۰۰۰ واگن دارد