

## خط دوم مترو اصفهان همزمان در دو جبهه شرقی و غربی و با ساخت همزمان ۱۲ ایستگاه در حال احداث است



تجربه‌های نخستین  
خط مترو در شهر اصفهان،  
شورای پنجم و مدیریت  
شهری را بر آن داشت تا  
گسترش خطوط مترو در  
شهر این بار به گونه‌ای اجرا شود که دیگر نه تنها شهر  
شاهد رکود ۱۷ ساله نباشد بلکه رکوردهای حفاری،  
نحوه و زمان اجرا هم در خط دوم شکسته شود.



اصفهان به‌طور رسمی از دهه ۸۰ با آغاز عملیات عمرانی احداث خط اول مترو، یک مورد جدید را به ناوگان حمل و نقل عمومی شهر اضافه کرد. هر چند شیرینی این کار ۱۷ سال بعد زیر زبان اصفهانی‌ها مزه کرد اما مزایای خط اول سبب شد تا مطالبه مردم برای توسعه رگ‌های مترو شکل بگیرد و مدیریت شهری در اواسط دهه ۹۰، اجرای خط دوم متروی اصفهان را به صورت رسمی آغاز کند.

این خط با توجه به مزایای ذاتی مترو از جمله ارزان و در دسترس بودن، از شمال شرق شهر که در دل یکی از مناطق کم‌تر برخوردار اصفهان قرار دارد، شروع شد و آخرین ایستگاه آن برای اولین بار به یکی از شهرهای همجوار یعنی خمینی شهر در غرب اصفهان، متصل می‌شود.

اتصال اصفهان به یکی از شهرهای همجوار می‌تواند زمینه اجرای پروژه‌های محرک توسعه در امتداد یا به موازات خط دوم مترو را برای هر دو شهر فراهم کند، از همین رو ابعداد سرمایه‌گذاری در اطراف خط دوم در قیاس با خط اول، وسیع‌تر و با مزایای بیشتری برای شهر، مدیریت شهری و سرمایه‌گذاران است چرا که رابطه اقتصادی اصفهان و خمینی شهر به صورت ارگانیک از سال‌ها پیش شکل گرفته است و موزاییک بودن برخی محلات این دو شهر زمینه عمران شهری را در ۲۳ کیلومتر از مسیر خط دوم مترو ایجاد می‌کند.

۲۳ کیلومتری که قرار است ابتدایی‌ترین ایستگاه خط دو یعنی دارک را به خمینی شهر وصل کند، نیاز به اولویت بندی در بهره‌برداری داشت، از همین رو ۱۴/۵ کیلومتر از کل مسیر خط دوم مترو در اولویت اول ساخت، تجهیز و بهره‌برداری است و برای تحقق واقعی این برنامه، حفاری ایستگاه از همان ابتدای پروژه از دو جبهه انجام شد.

این ۱۴/۵ کیلومتر، ۱۶ ایستگاه؛ کهنذر، شهید خرازی، کاشانی، خلجا، میدان امام حسین (ع)، فلسطین، نقش جهان، امام علی، ابن سینا، قدس، شاهد، لاله، مهدیه، عمان سامانی، زینبیه و دارک را شامل می‌شود که همانطور که از نام ایستگاه‌ها مشخص است واگن‌های خط دو در محلاتی به ایستگاه می‌رسند که بیشترین دغدغه مردم و ساکنان آن استفاده از حمل و نقل ارزان و به صرفه است.

علاوه بر کارکردهای اقتصادی مترو، روش‌های فنی و عمرانی اجرا در خط دوم نسبت به خط اول هم زمینه صرف اعتبار و وقت کمتر را برای مدیریت شهری فراهم کرده است، ضمن این که این شیوه توانسته از قطع درختان در مسیر، آلودگی‌های بصری و صوتی و در نهایت ایجاد ترافیک حین اجرای طرح جلوگیری کند. برای این هدف هم شهرداری همه تجهیزات حفاری و تأسیسات اجرایی را به زیر زمین برده است و اصطلاحاً روش اجرا در این خط زیر زمین و در جبهه شمال شرقی به صورت دو تونل است.

هم‌اکنون که عملیات ساخت ۱۲ ایستگاه به‌طور همزمان با درصد پیشرفت بین ۲۵ تا ۹۰ در حال اجرا است، دستگاه حفاری تونل‌ها به ایستگاه چهارم (عمان سامانی) رسیده است و از مرداد ماه سال جاری حفاری TBM در جبهه مقابل (غربی) هم آغاز شده است تا در این خط ابتدا ایستگاه‌ها ساخته و سپس دستگاه حفاری وارد کار شود.

به گفته محمدرضا بنکدار، مدیرعامل سازمان قطار شهری شهرداری اصفهان با این اتفاق رکورد حفاری مترو در ۱۹ سال گذشته (بیش از پنج کیلومتر حفاری مکانیزه) شکسته شد. همچنین در سال جاری عملیات اجرایی احداث سه ایستگاه دیگر از خط دوم مترو آغاز خواهد شد و هم‌اکنون عملیات اجرایی احداث ایستگاه قدس به عنوان یازدهمین ایستگاه خط دوم مترو در حال انجام است. وی گفت: همچنین عملیات اجرایی ایستگاه امام حسین (ع) از خط دوم مترو به عنوان دوازدهمین ایستگاه، در ابتدای خیابان طالقانی و ضلع جنوبی جهان‌نما آغاز شده است که محل تعویض خط یک به دو را فراهم می‌کند.

بنکدار با بیان اینکه مراحل مناقصه ایستگاه‌های ابن سینا، آماگاه، فلسطین و امام علی (ع) نیز تا پایان سال انجام خواهد شد، تأکید کرد: حفاری خط دوم مترو نیز از سمت ایستگاه دارک با دو TBM به‌طور حفاری هفت متر تا ایستگاه امام علی (ع) در حال انجام است.

مدیرعامل سازمان قطار شهری شهرداری اصفهان اظهار کرد: براساس توصیه‌های پدافند غیرعامل باید در هر خط مترو یک ایستگاه به بیمارستان نزدیک یا وصل شود تا در زمان وقوع حوادث امکان انتقال مصدومان از تونل به بیمارستان فراهم باشد.

از آنجایی که در بودجه سال ۱۳۹۹ شهرداری اصفهان پیشرفت ۹ درصدی برای مترو لحاظ شده است، هم‌اکنون یک هزار نفر در این پروژه مشغول به کار شده‌اند تا به گفته قدرت اله نوری، شهردار اصفهان دلیلی برای تأخیر در بهره‌برداری از مترو نداشته باشیم. در بخش تأمین اعتبار هم با توجه به سیاست بودجه‌ای شورای پنجم و مدیریت شهری فعلی، پروژه‌های فعال شهر در ردیف بودجه مطابق با پیشرفت طرح خواهند گرفت و بر همین اساس به گفته ایرج مظفر، معاون عمرانی شهرداری اصفهان در مجموع یک هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان قرارداد در خط دو مترو اصفهان امضا شده و در حال انجام است.

وی از پیشرفت ۱۱ درصدی خط دوم خیر داده و با لحاظ ۹ درصد پیشرفت پروژه در سال ۱۳۹۹ که در بودجه امسال مقرر شده، تا پایان سال جاری ۲۰ درصد از مسیر این پروژه طی می‌شود که با این حساب می‌توان روی تعهد ۵ ساله شهرداری برای اجرای خط دوم مترو امیدوار بود.

همچنین به گفته شهردار اصفهان اگر امسال اوراق مشارکت به فروش برسد، اعتباری معادل ۶۰۰ میلیارد تومان به فاز سوم خط دوم مترو اختصاص می‌یابد و این در حالی است که طی سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ برای فازهای اول و دوم خط دوم مترو در مجموع مجوز انتشار و فروش هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت به تصویب و اجرا رسید.

با سرعت و کیفیتی که فعلاً اجرای پروژه مترو دارد، شاید سال‌های ابتدایی قرن چهارم شمسی را بتوان زمان روی ریل رفتن خط دوم مترو در شهر اصفهان دانست تا بعد از دود دهه آرزوی شکل‌گیری شبکه ریلی درون شهری اصفهان محقق شود.