

زندگی در عمق 25 متری زمین

سحر فکردار: زندگی ۲۵ متر پایین‌تر از سطح زمین متفاوت‌تر از این زندگی روزمره‌ای است که صبح تا شب تجربه می‌کنیم. این پایین نه از سیل آدم‌ها خبری هست و نه صدای بوق ماشین‌ها و ترافیک و دعوا و اعتراض.



ینجا یکی از کارگاه های مترو تبریز است. یکی از ایستگاه های مرکز شهر. همان جایی که هر روز از پشت حصار آهنی اش عبور می کنیم و آنقدر از باز شدن و برجیده شدن این سازه های آهنی نا امیدیم که لجوجانه سر می چرخانیم که یادمان برود این سیر تمامی ناپذیر را.

ولی پشت این درهای بسته روایتی دیگر جریان دارد. یک کارگاه عمرانی وسیع و پر پیچ و خم. حیرت و حیرانی با دیدن این نظم و وسعت در هم گره می خورد تا فراموش کنی اینجا ایستگاه شماره ۱۳ مترو تبریز است. جایی در مرکز شهر و همجوار با باغ گلستان. همه معتقدند این ایستگاه از لحاظ دسترسی به سطوح پایین تر موقعیت بهتری دارد و پله های فلزی ایجاد شده، کار آمد و رفت کارگران و مهندسان را سهل تر کرده است. پله ها ولی زیادند و نفس گیر. موقع پایین رفتن از پله ها باید سعی کنی مسیر چشمانت تغییر نکند. به هر حال قاعده «عادت کرده اند» برای غیر خودی ها که جواب نمی دهد.



SHAHRYAR NEWS
Photo: Bahram Tondran

پروژه ای که پیشرفت معکوس و زیر زمینی دارد

ایوب کریمی سرپرست اجرایی کارگاه ایستگاه شماره ۱۳ با اشاره به تفاوت های کار در پروژه مترو با دیگر پروژه های عمرانی می گوید: پروژه های زیر زمینی مشکل ساز هستند. هزینه ها، توان ها و نیروهای بسیاری اینجا کار می کنند و دیده نمی شوند. پروژه از هر جایی قابل دسترسی نیست و مسیر تردد محدود است. با این محدودیت ها چنین کارهایی انجام می شود.

کریمی به غیر ملموس بودن روند فعالیت ها در این پروژه اشاره کرده و ادامه می دهد: نیروهایی که اینجا کار می کنند نسبت به دیگر پروژه ها متخصص تر هستند ولی چون زیر زمین هستند مردم نمی بینند و وقتی می بینند که پروژه نهایی شسته و رفته به آنها تحویل داده می شود.

او می گوید: شاید مردمی که هر روز در سطح زمین از کنار این پروژه عبور می کنند بگویند چرا اینجا کاری انجام نمی شود در حالی که کارگران و متخصصان به طور شبانه روزی در هر فعالیت هستند ولی هیچ کدام از این ها دیده نمی شود.

کارگران مترو در جدال با آب های زیرزمینی

او می گوید: شاید مردمی که هر روز در سطح زمین از کنار این پروژه عبور می کنند بگویند چرا اینجا کاری انجام نمی شود در حالی که کارگران و متخصصان به طور شبانه روزی در هر فعالیت هستند ولی هیچ کدام از این ها دیده نمی شود. مترو یک پروژه معمولی نیست و معادلات پیچیده خود را دارد. آن قدر پیچیده که باید گوشه ای از آن را ببینی تا بدانی چرا تبدیل شده به پروژه ای تاریخی و طولانی. مثلاً جدال با آب های زیر زمینی یکی از این سختی های کار است. جدالی که روند پروژه را طولانی می کند و مشقت بار.

حامد خدایی کارگر بیست و پنج ساله و خوش خنده ای است که در همین ایستگاه شماره ۱۳ مترو کار می کند. حالا دو سال از روزی که برای کار در اینجا فرم پر کرده سپری شده و روزانه ۱۲ ساعت مشغول کار است. البته این ۱۲ ساعت همیشه در روشنی روز نیست و یک روز در میان به طور گردش باید شیفت شب کار کند. حامد در قسمت تاسیسات برق مشغول بکار است.



این کارگر جوان هم مشکل آب های زیر زمینی را از سخت ترین بخش های کار این پروژه دانسته و می گوید: یکی از سخت ترین تجربه های کاری در این دو سال زمانی بود که فونداسیون را به عمل می آوردیم چون دقیقا درون لجن بود و ما هم در آب کار می کردیم. این مرحله خیلی سخت و زجر آور بود و هفت ماه هم طول کشید. حامد هم از همان لفظ «عادت کرده ایم» استفاده می کند و می گوید: اینجا از سر و صدای شهر به دور هستیم و در آرامش کار می کنیم. اینجا، ۲۵ متر پایین تر از زمین از سر و صدا و هیاهوی شهری خبری نیست و ما کارگران مترو تبدیل به خانواده شده ایم. این پایین کارگران با کمترین باریکه های نور کار می کنند. بوی نم ناشی از آب های زیر زمینی آنقدر تند و زیاد است که تبدیل به جزئی جدانشدنی از این فضا شده است. انگار مشکلات این آب ها تمام شدنی نیست. سرپرست اجرایی کارگاه ایستگاه شماره ۱۳ در این خصوص می گوید: ایستگاه های مترویی که به مرکز شهر نزدیک هستند همگی با این مشکل دست و پنجه نرم می کنند چرا که این قسمت از تبریز درگیر آب های سطحی و زیر زمینی است.



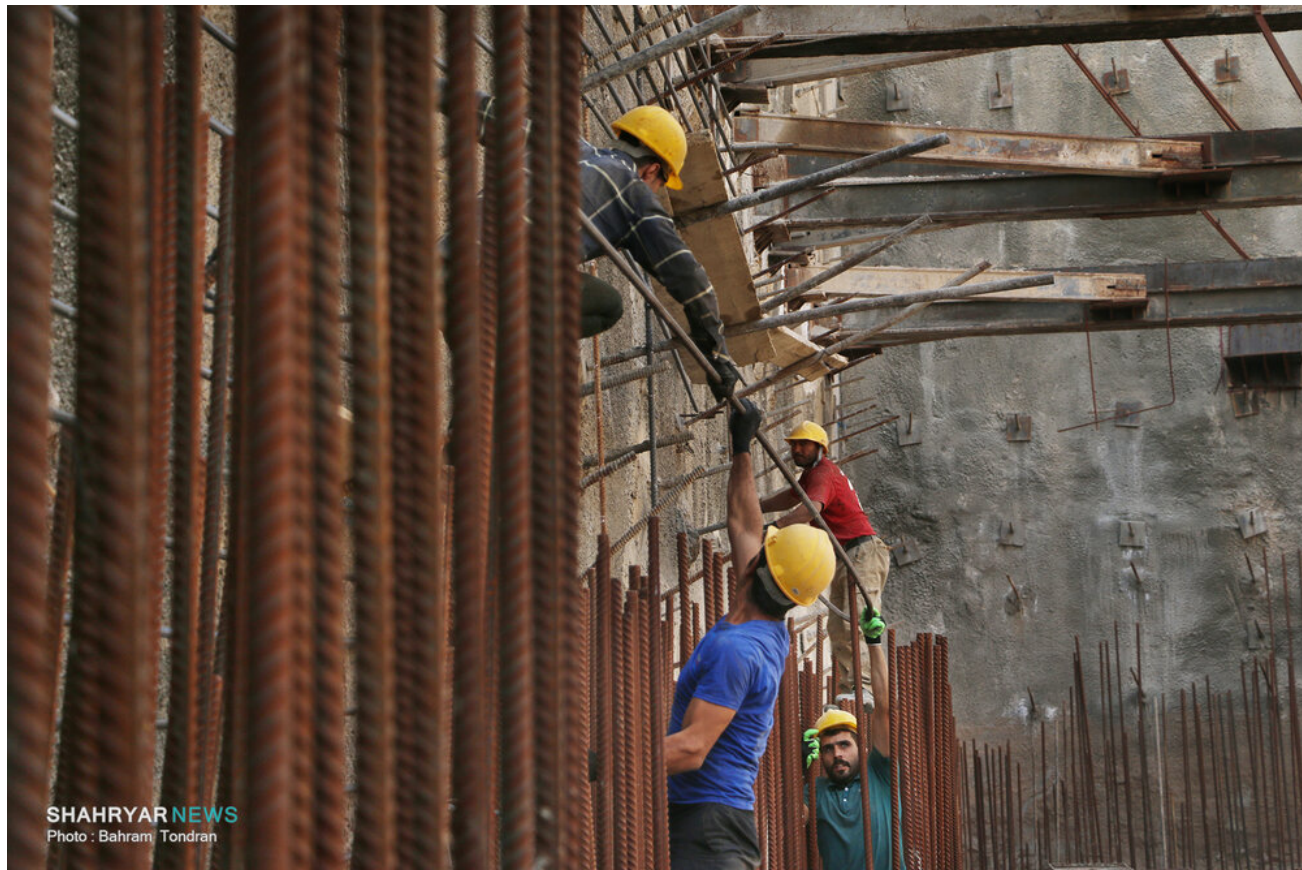
کریمی ادامه می دهد: آب های زیرزمینی وقتی برای ما مشکل ساز است که می خواهیم حفاری کرده و در سطوح پایین کار کنیم. یک سری تدابیری انجام می شود تا این آب ها را یک جا جمع کرده و سپس به بیرون پمپاژ کنیم. در واقع پس از پمپاژ این آب های زیرزمینی را به آب های سطحی تبدیل می کنیم تا در کانال ها و جوب ها ریخته شوند. او همچنین در بخش دیگری از سخنان خود تصریح می کند: عملیات خاک برداری مترو زیر سقف اول انجام می گیرد. در واقع یک سقف زیر سطح اصلی خیابان احداث می شود و این سیم ها اجرا شده تا آن سقف را نگه دارند. برای اینکه عبور و مرور و تردد مشکلی ایجاد نشود در ابتدا سقف خیابان را کار می کنیم. این ستون ها به سقف آخر می رسد. در این مرحله سیم ها تخریب می شوند تا موارد زاید از ایستگاه برچیده شود.

با استناد به پایگاه اطلاع رسانی سازمان قطار شهری تبریز و حومه عملیات اجرایی مترو تبریز پس از سالها کش و قوس، از سال ۸۱ آغاز شد. در جلسه شصت و پنجم شورای عالی ترافیک، در دی ماه ۱۳۸۵ احداث سایر خطوط درون شهری تبریز و خط حومه ای تبریز و سهند به تصویب رسید که شامل ۴ مسیر به طول ۷۰ کیلومتر با ۷۰ ایستگاه و یک خط برون شهری از تبریز به شهرک سهند به طول تقریبی ۲۰ کیلومتر است.

وقتی صدای سوت قطار در گوش ها می پیچد

با افزایش جمعیت و گسترش فضای شهری راه اندازی وسایل جدید حمل و نقل عمومی موضوعی مهم بود. دیگر خیابان ها برای این حجم از حضور انسانی کافی نبود و گنجایش فضاهای شهری محدودتر شده بود. در چنین شرایطی ساز و کارهای احداث متروی تبریز ضروری تر شد. هر چند گذشت سال ها همین شرایط را هم بحرانی تر کرد و تبریز تبدیل به شهری پر ترافیک و دود و دم شد. راه اندازی قطار شهری یکی از راهکارهای مجموعه مدیریت شهری برای کنترل این وضعیت قرمز بود ولی گام های حرکت به سمت تحقق واقعی تر این پروژه در برهه ای سست و آرام پیش رفت. این درست زمانی بود که شهروندان تبریزی امیدی به بلند شدن صدای سوت این قطار نداشتند.

حالا با تزریق هزار میلیارد تومان از سوی شهرداری تبریز، این روزها تکاپوی واضحی در این ایستگاه های زیر زمینی به جریان افتاده است. اعتباری که ۶۵۰ میلیارد تومان آن از محل فروش اوراق مشارکت به مترو تبریز واریز شده و ۳۵۰ میلیارد تومان از منابع غیرنقدی شهرداری در چارچوب بودجه سال ۹۸ شهرداری تبریز به پروژه قطار شهری تزریق شد. در روزهای گذشته خط یک مترو تبریز به ایستگاه پایانی خود رسید تا تلاش های کارگران مترو دیده شود. تا تمام آن شب بیداری ها، استخوان درد های ناشی از کار در آب و لجن، بالا و پایین رفتن از میله هایی که نقش پله گرفته اند و خیلی چیزهای دیگر نتیجه بخش باشد.



SHAHRYAR NEWS
Photo : Bahram Tondran