

مدیرعامل سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری تبریز در گفتگوی اختصاصی با «سازه خبر»:

تحریم ها سرعت گیر اجرای پروژه های مترو / استفاده از مترو در تبریز به ۱۰۰ هزار نفر در روز می رسد

یعقوب وحیدکیا مدیرعامل سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری تبریز میزبان سردبیر و اعضای تحریریه پایگاه «سازه خبر» نخستین و پربازدیدترین رسانه حوزه شهر، راه و ساختمان شمالغرب کشور بود و با خبرنگاران این رسانه دیجیتال در خصوص فعالیت های این سازمان به گفتگو پرداخت.



به گزارش روابط عمومی سازمان به نقل از سازه خبر، مدیرعامل سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری تبریز در ابتدای گفتگوی اختصاصی با «سازه خبر» گفت: متروی تبریز با توجه به حمایتها و توجهی که توسط مدیریت شهری انجام شده روزها و ماههای خوبی را سپری می کند. احداث مترو در تبریز از دهه ۸۰ شروع شده است و نهایتا پس از سالها در سال ۱۴۰۱ خط یکم تکمیل شد ولی به لحاظ سخت افزاری و برخی مشکلات همچون تهویه و تکمیل ایستگاهها وجود داشت که پیگیر آنها بودیم و در سال ۱۴۰۲ نیز این موارد تکمیل شد اما بخاطر تحریمها برخی نواقص وجود دارند و شرکتها نمیتوانند به تعهداتشان عمل کنند چون اغلب این شرکتها اروپایی بوده و از هرگونه قرارداد و صدور قطعات و نرم افزار منع شده اند لذا چندین ماه است در تلاشیم نواقص را نیز به نحوی برطرف نماییم، البته ناگفته نماند در نظر داشتیم پروژه را با سازندگان داخلی تکمیل کنیم اما سازمان بازرسی از ما خواست ابتدا این موارد شرکتهای خارجی را تعیین تکلیف نموده و قانونی اقدام کنیم اما اقدام قانونی به ضرر ما تمام میشود چون ۹۸ درصد کار تمام شده و در صورت فسخ قرارداد علاوه برآنکه روند کار طولانی میشود میبایست هزینه های دیگری را هم صرف کنیم لذا سعی در مجاب کردن شرکت برای تکمیل پروژه ها داریم.

وی افزود: ولی ما منتظر اینها نبوده و سعی داریم کاستی ها را جبران کنیم در این راستا فاصله زمانی بین خروج يك قطار از ایستگاه تا ورود قطار بعدی به ایستگاه (Headway) را در خط ائل گولی و شهرک نور و لاله به ۱۵ دقیقه کاهش داده ایم، هرگونه خدمات مترو به لحاظ اینکه با جان مردم سرو کار دارد برایمان مهم است که با نهایت ایمنی و اطمینان خاطر همراه باشد که این امر اتفاق افتاده و تعداد مسافران در طول دو سال از ۱۹ هزار نفر روزانه به نزدیک ۷۰ هزار نفر افزایش یافته است که پیش بینی ما این است که بر اساس اقدامات و برنامه ریزی های صورت گرفته مترو تبریز روزانه ۱۰۰ هزار نفر را جابجا خواهد کرد و جا دارد از خدمات همکارانمان قدردانی کنم که حتی در تعطیلات نوروز هم مشغول بکار بودند و خدمت رسانی به مردم را متوقف نکرده اند آنچه تاکید بر آن لازم و ضروری بوده این است که بواقع مترو تبریز یک مگا پروژه در شمالغرب کشور محسوب میشود بطور مثال در خط دوم طی سال ۱۴۰۳ حدود ۴۵۰ تن آهن آلات استفاده شد و نزدیک ۳۵ هزار متر مکعب بتن ریزی داشته ایم و حتی در برخی مواقع روزانه ۱۲۰۰ مترمکعب بتن ریزی داشته ایم که نوعی رکورد زنی محسوب می شود.

وحیدکیا همچنین خاطرنشان کرد: در خطوط مترو اگر سیستم اتوماتیک باشد نیازی به دخالت انسانی نیست و جلوی هرگونه حادثه بصورت اتوماتیک گرفته میشود ولی چون فعلا در فاز سه چنین چیزی نیست مجبوریم بصورت لوکال و ارتباطات رادیویی و تصویری و مراکز فرمان بصورت دیداری کارهایمان را انجام دهیم ولی احتمال رخ دادن خطای انسانی همیشه وجود دارد لذا این کار سنگین و پر مسئولیتی است در کنار اینها خط دو برایمان بسیار مهم است که اکنون در آنجا فعال بوده و عمده فعالیتهای ما در خط دو بطول ۲۲ کیلومتر متمرکز است. خط دو از قراملک تا میدان بسیج و از آنجا تا شهرک خاوران ادامه پیدا خواهد کرد که دارای هشت ایستگاه بوده که سه ایستگاه در گجیل، آخونی و محقق بصورت ایستگاه عبوری بوده و در پنج ایستگاه نیز جذب مسافر صورت می گیرد. احداث این خط برایمان مهم است چون بر اساس مطالعات تعداد جذب مسافر این ایستگاهها بالا بوده و در صورت تکمیل خط قادر به جابجایی روزانه چهار هزار نفر مسافر خواهد بود.

وی تاکید کرد: فاز یک هم از آن جهت دارای اهمیت است که مناطق پرجمعیت شهرمانند شهرک امام(ره)، خیابان امام(ره)، خیابان بهار، قره آغاچ و گجیل و...; که تراکم جمعیتی بالا و کاربری های بالای اداری، تجاری دارند را شامل می شود. این خط نیز نیازمند تامین منابع است که در این راستا چند سال قبل شرکت مترو اقدام به جذب فاینانس خارجی نموده که اقدامات آن از شش سال قبل آغاز شده اما متاسفانه از سال ۹۷ بعلت افزایش تحریم ها تخصیص فاینانس به مشکل برخورد با این وجود قطار شهری و شهرداری تبریز از موضوع منصرف نشده و پیگیر مصوبه ایی بود که ۴۲۰ میلیون دلار فاینانس را عملیاتی نماید که در این رابطه با مجوز شورای اقتصاد، سازمان برنامه و بودجه، بانک مرکزی، وزارت کشور و...; مجوزها به روز شده و نامه نهایی آن توسط بانک مرکزی سال گذشته صادر شده و امیدواریم که این فاینانس از چین بواسطه خط اعتباری طی ماههای آینده عملیاتی شود.

وحید کیا افزود: یک مشکل کوچک با بانک عامل (بانک تجارت) داشتیم که مدیرعامل بانک تجارت دکتر اخلاقی قول مساعد دادند که موضوع حل شود که امیدواریم با حل این موضوع منابع مالی قابل توجهی اختصاص پیدا کند تا بتوانیم فاز دو را از مسیر دانشسرا تا بازار ماهی تکمیل کنیم و این مسیر را تا مهر ماه به اتمام برسانیم. در کنار اینها خط سه شمال جنوب به طول ۹/۸ کیلومتر و شامل ۱۱ ایستگاه از پایانه بزرگ اتوبوسهای بین شهری تبریز جنب بزرگراه شهید کسائی آغاز وبا عبور از خیابان مشروطه، خیابان شریعتی، در منطقه میار میار با خطوط یک، دو و خط پنج دارای ایستگاه تبدالی بوده و پس از عبور هسته مرکزی و بازار تاریخی شهر به طرف مراکز پرتراکم جمعیتی در خیابان انقلاب و شهرک ارم امتداد پیدا کرده و با عبور از جنب بیمارستان عالی نسب به شهرک رضوان شهر منتهی می شود از اهمیت بالایی برخوردار است که از سال های گذشته آغاز شده و طی یکسال ونیم گذشته با تعیین پیمانکار و پرداخت هزینه ها درحال حفاری می باشد که با راه اندازی این خط ضعف شبکه حمل و نقل شمال - جنوب شهر نیز حل می شود.

مدیرعامل سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری تبریز در مورد خط چهار نیز اظهار داشت: این خط به صورت لوپ به طول ۱۵/۴ کیلومتر، شامل ۲۱ ایستگاه از میدان آذربایجان آغاز و پس از عبور از میدان جهاد (نصف راه)، در مسیر آزادی (کمربندی) از چهارراه آبرسان و بیلانکوه و چهارراه عباسی عبور کرده و به انتهای خیابان شهید رجایی جنب اتوبان پاسداران ختم می شود. از ویژگی های منحصر به فرد این خط، طراحی آن به صورت لوپ بوده و حلقه اتصالی بین تمامی خطوط ریلی مترو تبریز است. در طرح توسعه خط سه و چهار، اتصال این خطوط به فرودگاه بین المللی شهید مدنی تبریز به طول شش کیلومتر در نظر گرفته شده است.

وی در ادامه در خصوص مقایسه مترو کشور با سایر کشورها توسط افکار عمومی نیز گفت: افکار عمومی گاها وضعیت مترو کشور را با کشورهای همجوار مقایسه میکنند البته ما هم به این تفاوت آگاهی و مسلم است که برخی کارهای مترو میبایست زودتر و بهتر سروسامان میگرفت ولی شرایط و واقعیت ها را باید قبول و درک کنیم برخی اصول در جامعه حکمفرماست و نظام بدنبال برخی ارزش هاست و ما هم در همین راستا و با وجود همین کاستی ها و موانع در حال کار هستیم. افراد اهل فن به این امر واقف هستند که چقدر در این کار ممارست و ایثار و ریسک وجود دارد مسئولیت ها را قبول میکنیم تا مردم در آسایش باشند و این اطمینان را به همشهریان میدهیم که تمام تلاشمان برای رفاه آنها انجام می دهیم.

وحید کیا در مورد چالش های موجود در حوزه قطار شهری تبریز نیز اظهار داشت: گاها تامین تجهیزات به جهت خارجی بودن و ضرورت تامین ارز و انتقال آن به خارج از کشور زمان بر می شود و یا اینکه به جای تامین اعتبار نقدی منابع غیر نقدی مانند زمین و ساختمان اختصاص می یابد که فروختن آنها نیز مزید بر علت میگردد در کنار این موارد ناپایداری های اقتصادی و تورم مشکل ساز می شود از آنجاییکه هزینه احداث هرکیلومتر مترو ۴ هزار میلیارد تومان است عدم تخصیص بموقع اعتبارات سرعت روند پروژه ها را با کندی مواجه می کند در نهایت امیدواریم گشایش وثباتی برقرار شود تا بتوانیم با کمترین میزان هزینه ها حجم بیشتری از کارها را انجام دهیم.

مدیرعامل سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری تبریز در بخش دیگری از گفتگوی اختصاصی خود با «سازه خبر» در خصوص طراحی داخلی ایستگاههای مترو تبریز نیز اظهار داشت: طراحی داخلی ایستگاهها برای ما از اهمیت زیادی برخوردار است بطور مثال ایستگاههای قونقا، لاله و گزران از لحاظ معماری و طراحی با ۱۵ ایستگاه دیگر تفاوت دارند. این سه ایستگاه از لحاظ فضا و کانسپت با بقیه متفاوت هستند و یکسری نوآوری ها از لحاظ طراحی و معماری در آنجا اتفاق افتاده است که این نوآوری ها را در خط دو انجام می دهیم. با توجه به اینکه تبریز پیشینه غنی از لحاظ تاریخی، فرهنگی و ادبی داشته و همیشه تاثیر گذار بوده است مشاورانمان را مجاب کرده ایم که در طراحی های فنی بدنبال نوآوری و ایجاد جذابیت باشند. در دنیا عموماً در ایستگاهها متروی کلانشهرها آثار هنری فراوانی به چشم میخورد لذا سعی کرده ایم هویت تاریخی، اجتماعی تبریز را به نحوی در اینجا منعکس کنیم.

وحید کیا در پایان در خصوص اتصال مترو تبریز به شهر جدید سهند و شهرک خاوران نیز گفت: در مورد کریدور تبریز- سهند قبلاً در سال ۱۳۸۶ مصوبه ای در خصوص اتصال مترو تبریز به سهند در شورای عالی حمل و نقل در قالب مطالعات افق طرحهای حمل و نقل وجود داشت. ولی ازدو سال قبل با مصوبه دولت خطوط حومه مستقل بوده و از تحت نظارت قطار شهری خارج شده است ولی ادامه خط دو از میدان بسیج به شهرک خاوران جزو طرح های توسعه ای ما هستند که به مشاور ابلاغ شده است تا بررسی های لازم انجام شود، روی هم رفته هدفمان این است که بتوانیم در مبادی ورودی تبریز مانند میدان راه آهن، فرودگاه و ترمینال خدمات مترو در دسترس باشد.