

مصاحبه مدیر عامل سازمان با خبرگزاری تبریز بیدار

سخت ترین مرحله کار حفاری تونل زیر پل بازار است که به خاطر شرایط خاص به صورت 3 شیفته و دستی صورت می گیرد. ایستگاه مقابل دانشگاه نیز با مشکل حفاری روبرو بود که مدت یک سال است حفاری این مسیر آغاز گردیده است.

عزیزانی که پیش از شما در این سازمان حضور داشتند غالباً رسانه‌ای بودند ولی فعالیت‌های شما چندان خبری نمی‌شود؛ دلیل این امر چیست؟

آنقدر کارهای انجام شده پیش از ما اشتباه بود که من ترجیح دادم سکوت اختیار کنم و در مدت این سه سال فقط برای جبران کارهای اشتباه تلاش کنم؛ تا بلکه نواقص گذشته را جبران کرده باشم. درحال حاضر تقریباً تمام اشکالات گذشته برطرف شده و در صدد آنیم که حرکت رو به جلویی داشته باشیم اکنون که به گذشته و اشتباهات گذشته می‌نگریم می‌بینیم بزرگترین اشتباهی که در گذشته رخ داده است خرید ریل هایی بوده که در سالهای پیش خریداری شده است. افرادی که شعار می‌دادند: «در 8 سال گذشته کارهای زیادی در راستای پیشبرد اهداف مترو انجام داده ایم» باید پاسخگوی خریدهای اشتباه خود باشند. برای حل مشکلات فوق تلاش خواهیم کرد. تمامی مسائل دست در دست هم دادند تا دلیلی برای سکوت بنده باشند. هزاران نفر ساعت وقت صرف کردیم تا فقط اشتباهات گذشته را جبران کنیم و حل این مشکلات پتانسیل گروه را کاهش داد. روزهای بسیاری به صورت شبانه روزی فقط برای حل مشکلات موجود صرف شد و در این اثنا با کارشناسان، اساتید و بزرگان بسیاری مشورت کردیم تا بلکه بتوانیم با حداقل هزینه مشکلات را حل کنیم.

اگر اشتباهاتی که از آن‌ها یاد می‌کنید وجود نداشته، اکنون متروی تبریز در چه موقعیتی از عملیات خود قرار داشت؟

به لطف الهی در سه سال گذشته تلاشمان این بود که در راستای حل مشکلات گذشته از برنامه زمانبندی خودمان نیز عقب نمانیم و تا کنون نیز این مهم محقق شده و تاخیر موجود به خاطر تامین اعتبار اجرایی طرح‌ها بوده است.

پس از آنکه بنده را به عنوان مدیرعاملی این مجموعه انتخاب کرده اند، برنامه جامعی را توسط همکاران عزیز تدوین کرده و تقدیم شورای شهر تبریز گردید، حال با گذشت سه سال از شهریور 89 برنامه مصوب شورای شهر مطابق پیش بینی های صورت گرفته پیش رفته است.

در این راستا ساختار پیشرفته، توانمند و تخصصی در قطار شهری بوجود آورده شد و این ساختار فعلی مشکلات قبلی را بخوبی حل کرده است.

چه تعدادی از ایستگاه های مترو کاملاً تملک شده است؟

18 ایستگاه در سطح شهر وجود دارد که به لطف و تلاشهای همکاران محترم شهرداری، 15 ایستگاه به طور کامل تملک شده و دو عدد دیو (لاله و ائل گلی) نیز به طور کامل تملک شده است، اما 3 ایستگاه دیگر فعلاً تملک نشده است.

عملیات مترو به گونه ای است که ابتدا باید ریل گذاری آن انجام شود و سایر عملیات در ادامه ریل گذاری صورت گرفته و در نهایت بهره برداری از ایستگاه میسر خواهد بود، در تهران نیز بدین شکل است ایستگاه تملک شده، کارهای ساختمانی روی آن انجام شده و در نهایت بهره برداری می‌شود که در صورت **عدم تملک ایستگاه‌ها** با مشکل روبرو می‌شویم.

با علم به عدم اتمام عملیات اجرایی خط یک متروی تبریز، چرا سازمان قطار شهری اقدام به شروع عملیات کار خط دو کرده است؟

پروژه های نیمه تمام، معضل تمام پروژه های کشوری است اما مساله اینجاست که ما برای دریافت بودجه مجبور به شروع پروژه بودیم. خط یک و دو تواماً می‌توانند مشکل ترافیک شهرتبریز را حل کنند.

برخی از افراد این چنین عنوان می‌کنند که نباید عملیات خط دو شروع می‌شد، در حالی که فکری ناصحیح است. در اتخاذ این تصمیم صرفاً مدیر عامل مترو تصمیم گیرنده نبوده، چرا که چنین تصمیمی، حاصل تفکر جمعی از کارشناسان شهرداری، شورای شهر و استانداری بوده است و تمام عوامل شهری با هم تصمیم شروع عملیات اجرایی خط دو را گرفته اند. بنابراین چون این تصمیم حاصل خرد جمعی بوده امکان اشتباه در آن نیز امری بعید است. مساله دوم حفاری تونل است که من خودم پیشنهاد دادم که در صورت تصویب مسئولان شهر، حفاری تونل های عمیق خط 3 را شروع کنیم.

سخت ترین مرحله کار حفاری تونل زیر پل بازار است که به خاطر شرایط خاص به صورت 3 شیفته و دستی صورت می‌گیرد. ایستگاه مقابل دانشگاه نیز با مشکل حفاری روبرو بود که مدت یک سال است حفاری این مسیر آغاز گردیده است.

بهتر است بدانید برای دستیابی به روش حفاری مناسب در این مناطق ساعت جلسات فراوانی با کارشناسان تهرانی داشته ایم.

حفاری تونل های عمیق خط یک در حال انجام است و طبق برنامه باید در سال 93 مراحل اجرایی آن اتمام شود.

بهترین روش نگهداری و بهره برداری از تجهیزات مترو این است که پس از تکمیل خط یک این تجهیزات برای استفاده در خط دو مورد استفاده قرار گیرد. در غیر اینصورت سرمایه ای بالغ بر دویست میلیارد تومان به صورت تجهیزات غیرقابل استفاده از بین خواهند رفت.

ایستگاه ائل گلی تا شهریار فعلاً آماده شده و آماده بهره برداری است؛ تاکنون چه اقداماتی برای فرهنگ استفاده از مترو انجام شده است؟

آموزش عمومی در ایستگاه‌ها توسط انبوه‌سازان ایستگاه‌ها خواهد بود، البته این آموزش‌ها توسط رسانه‌های عمومی نیز صورت می‌گیرد اما بهترین روش فرهنگ سازی، در محل ایستگاه است.

ایستگاه های متروی تهران تبدیل به فرهنگ سرا شده است؛ نگاه فرهنگی شما به ایستگاه مترو چگونه است؟

الزامات فنی، نصب تابلوهای راهنما و فعالیت های فرهنگی به ترتیب در الویت های این مجموعه قرار دارد، در انجام فعالیت های فرهنگی نیز یکی از همکاران شهرداری نیز که تجربه کار فرهنگی دارد، وظیفه طراحی و بررسی فضا سازی فرهنگی ایستگاه‌ها را برعهده دارد.

به کارگیری نیروهای انسانی به چه صورتی بوده است؟

هنوز مجوز جذب نیرو برای متروی تبریز صادر نشده است بنابراین جذب نیرو جهت آموزش برای ما میسر نیست و هنوز در حال استفاده از پیمانکاران دوره نصب و ساخت هستیم با این حساب خدمات دوره بهره برداری نیز توسط پیمانکاران دوره نصب ارائه خواهد شد.

در یکسال آینده منتظر مجوز جذب نیرو خواهیم بود در غیر اینصورت از بخش خصوصی استفاده خواهیم کرد.

سالانه چند واگن به شهر تبریز اختصاص خواهد یافت؟

طبق قرارداد هر 3 ماه 10 دستگاه به شهر تبریز تحویل خواهد شد.

در چه مدتی مترو به میدان ساعت میرسد؟

اگر زمین های ایستگاه میدان ساعت تملک شده و تحویل قطار شهری داده شود، انتظار داریم تا سال 94 ایستگاه میدان ساعت نیز مورد بهره برداری قرار گیرد اما به دلیل اینکه هنوز زمین این ایستگاه تملک نشده و تحویل سازمان داده نشده است باید برای افتتاح این ایستگاه تا سالهای 95 و 96 منتظر باشیم.

آخرین پیش بینی شما راجع به خط یک چیست و تا چه زمانی آماده خواهد شد ؟

پایان سال 95، طبق همان برنامه سال 89 پایان عملیات اجرایی خط یک خواهد بود.

بهره برداری در سال 95 انجام خواهد گرفت و برخی کارهای جزئی برای بعد از بهره برداری خواهد بود.

راجع به خط دو نظر شما چیست؟

قرارداد خط دو، 8 ساله است اگر همه چیز طبق قرار داد باشد از سال 92 در طی 3-4 سال فاز یک خط دو از قراملک تا سه راه محقق قابل بهره برداری است.

مهم ترین مشکل مترو تا کنون تامین اعتبار بوده است، سال 92 اولین سالی است که بودجه شهرداری به پای کمک های دولت رسید و ما به این مساله امیدواریم.