

## مصاحبه مدیر عامل سازمان با خبرگزاری ایرنا

محمدصادق پشمینه آذر روز سه شنبه در گفت و گو با خبرنگار ایرنا با بیان اینکه انعکاس واقعیت های موجود در طرح می تواند به تنویر افکار عمومی و روشن اذهان درباره آخرین وضعیت آن کمک کند، اظهار کرد: برای ما مایه خرسندی است که رسانه ای چون خبرگزاری جمهوری اسلامی با درک بزرگی طرح قطار شهری در این سازمان حضور یافته تا نسبت به درج و انتشار آمار و اطلاعات دقیق مبادرت کند.

محمدصادق پشمینه آذر روز سه شنبه در گفت و گو با خبرنگار ایرنا با بیان اینکه انعکاس واقعیت های موجود در طرح می تواند به تنویر افکار عمومی و روشن اذهان درباره آخرین وضعیت آن کمک کند، اظهار کرد: برای ما مایه خرسندی است که رسانه ای چون خبرگزاری جمهوری اسلامی با درک بزرگی طرح قطار شهری در این سازمان حضور یافته تا نسبت به درج و انتشار آمار و اطلاعات دقیق مبادرت کند و ی گزارشی از وضعیت کنونی خط دوم قطار شهری تبریز ارایه و اظهار کرد: این خط به طول 22.4 کیلومتر در امتداد شرق به غرب تبریز قرار گرفته و قرارداد اجرایی آن در سال 1390 منعقد شده است و شامل 20 ایستگاه می باشد

پشمینه آذر افزود: خط دوم قطار شهری تبریز از محدوده زمین های قراملک و منطقه واقع در کارخانه کود آلی شروع، از طریق خیابان وحدت و میدان قراملک و پس از عبور از زیر خیابان های آخونی، قدس، بازار و میدان دانشسرا، وارد خیابان عباسی شده و تا میدان شهید فهمیده امتداد و در ادامه مسیر به سمت سه راهی ولیعصر، میدان استاد معین و در نهایت در میدان بسیج خاتمه می یابد عنوان صحت ندارد

وی افزود: اما اینکه فعالیت های انجام شده آن گونه که باید نمود عینی برای شهروندان ندارد درست است، زیرا که موقعیت مکانی این خط در منتهی علیه قسمت شرقی شهر و زمین های قراملک قرار گرفته و دور از چشم شهروندان است

وی ادامه داد: آن گونه که فعالیت های خط اول قطار شهری تبریز به دلیل واقع شدن در وسط شهر همواره در انتظار عمومی بود، این خط چنین ویژگی را ندارد

پشمینه آذر، حصارکشی چهار باب ایستگاه در دامپزشکی، خانه سازی، مقابل کارخانه ماشین سازی و بالاتر از میدان شهید فهمیده واقع در محدوده بازار ماهی، احداث پایانه در زمینی به وسعت 30 تا 40 هکتار، فعالیت دستگاه تی بی ام در اعماق 20 تا 30 متری زمین و فعالیت روزانه کارخانه سگمنت را جزو اقدامات انجام شده در خط دوم قطار شهری تبریز دانست

وی، کمبود منابع مالی را یکی از چالش های مهم طرح قطار شهری تبریز عنوان کرد و با بیان اینکه دولت و شهرداری با تمام محدودیت ها عزم جدی برای تزریق اعتبار به طرح را دارند، اظهار کرد: در این زمینه هماهنگی و همدلی بسیار خوبی میان استانداری آذربایجان شرقی، شهرداری و وزارت کشور و سازمان قطار شهری وجود دارد که ادامه این روند امیدواری ها به بهبود وضعیت پروژه و نیز اجرای آن در زمان مقرر را بیشتر کرده است

پشمینه آذر، مجموع اعتبار تخصیصی به طرح قطار شهری تبریز در سال گذشته را سه هزار و 500 میلیارد اعلام کرد که از این رقم 941 میلیارد ریال به خط دوم این پروژه اختصاص یافت

وی، مشکلات اقتصادی موجود در کشور را مربوط به تمام ارکان اقتصادی و طرح های عمرانی دانست و گفت: قطار شهری تبریز نیز از این قاعده مستثنی نیست اما با این وجود بیشترین کمک های دولتی و شهرداری طی سال های اخیر به این پروژه تزریق شده است

مدیرعامل قطار شهری تبریز گفت: تاکنون برای خط دوم یک هزار و 899 میلیارد و 900 میلیون ریال در قالب درآمدهای عمومی دولت شامل 537 میلیارد و 900 میلیون ریال و اعتبارات شهرداری تبریز معادل یک هزار و 297 میلیارد ریال هزینه شده است

پشمینه آذر اظهار کرد: پارسال دولت بیشترین تخصیص را در میان قطار های شهری کشور به تبریز داشت به این معنا که از اعتبار یک هزار و 320 میلیارد ریالی، 47 درصد اختصاص یافت

وی، به درخواست بازنگری پیمانکار خط دوم قطار شهری تبریز اشاره کرد و افزود: قرارداد مزبور طراحی و اجرای خط دوم را شامل می شود که با ترک تشریفات مناقصه منعقد شده است و ایجاد هر نوع تغییر و تجدید نظر در آن نیازمند مصوبه هیات دولت است و طرف قرارداد به دلیل نوسانات نرخ ارز برای تسهیل ضوابط اجرایی پیشنهادهای ارایه کرده که در دست بررسی است

پشمینه آذر، درخواست بازنگری در مفاد قرارداد از سوی پیمانکار را مربوط به پنج ماه قبل دانست و یادآور شد: قرارداد هیچ اشکالی ندارد و بیشترین ایراد به آن مربوط به مسایل مالی و نحوه عملیات است که شرایط زمانی در آن دخالت مستقیم داشته و البته ما به حسن نیت پیمانکار شک نداریم، چون در سخت ترین شرایط نیز به فعالیت خود ادامه داده و کارگاه های خط دوم را تعطیل نکرده است

وی ادامه داد: هم اکنون درخواست های بازنگری به قرارداد را مورد رسیدگی قرار داده ایم که باید در هیات دولت بررسی شود و به طور قطع امسال قرارداد همکاری را به نتیجه می رسانیم

پشمینه آذر از تلاش سازمان قطار شهری تبریز برای جذب و جلب سایر منابع مالی به غیر از اعتبارات دولتی و شهرداری خبر داد و افزود: در این زمینه مدل های مختلفی را مورد بررسی قرار داده ایم که جذب فاینانس 420 میلیون دلاری در اولویت قرار گرفته است و مراحل اداری آن از طریق وزارت کشور و وزارت امور اقتصادی و دارایی طی می شود و ابراز امیدواری کرد با تحقق موارد فوق خط دوم قطار شهری تبریز تا پایان سال 1399 به بهره برداری برسد

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز با قدرانی از تلاش ها و حساسیت های شورای اسلامی شهر نسبت به این طرح گفت: این نگاه های جدی قابل تحسین است و ما نیز انتظار داریم همین حساسیت ها تا پایان طرح ادامه یابد و پیگیری شود

پشمینه آذر افزود: اجرای قطار شهری یک ابرپروژه نیست، بلکه اهمیت آن به اندازه ای است که امروز در جهان به عنوان صنعت نام برده می شود و ی اظهار کرد: بر این اساس مجموع مسایل اقتصادی، عمرانی، صنعتی، فرهنگی و اجتماعی در اجرای چنین طرح هایی دخیل و انتظار ما از شورای اسلامی و سایر نهادهای شهری این است که نسبت به روشن سازی افکار عمومی و دخالت آنها در این پروژه نیز فعال باشند

وی، ایجاد محدودیت های ترافیکی، مالی، صرف هزینه های هنگفت از منابع عمومی شهر و کشور و تملیک اراضی و ساختمان های شهروندان را از

جمله مشکلات مربوط به اجرای قطار شهری عنوان کرد که تسهیل در تحمل این زحمات به همکاری و همدلی اعضای شورای اسلامی نیاز دارد. پشمینه آذر، درباره تخریب تونل های تعدادی از مسیرهای قطار شهری به دلیل بیرون آوردن دستگاه تی بی ام نیز به ایرنا، گفت: این قضیه در تمامی پروژه های قطار شهری دنیا رایج است زیرا که اگر ما معطل احداث ایستگاه بودیم، زمان را از دست می دادیم و مجبور بودیم برای احداث ایستگاه ها فعالیت دستگاه حفاری را متوقف کنیم که به خاطر جلوگیری از اتلاف وقت، به ادامه حفاری تونل ها اقدام کردیم تا بعد از تملک و ساخت ایستگاه ها، سنگنت ها شکافته شوند و مسیر ایستگاه را هموار کنیم.

وی، هزینه این اقدام قطار شهری تبریز در تخریب تونل ها را یک میلیارد ریال اعلام کرد که تاکنون در تعداد شش ایستگاه صورت گرفته است. پشمینه آذر ادامه داد: البته اگر ما منتظر احداث ایستگاه ها می شدیم برای جابجائی دستگاه تی بی ام از یک سمت ایستگاه به سمت دیگر نیاز به صرف هزینه های بیشتر و یا همسطح با تخریب تونل ها بود.

قطار شهری تبریز دارای چهار خط است که عملیات حفاری تونل خط یک به طول 18 کیلومتر به طور کامل پایان یافته است و شش کیلومتر اول آن نیز در حال خدمات رسانی به مردم است.

خط یک این پروژه به طول 2/17 کیلومتر با 18 ایستگاه از میدان ائل گلی آغاز و از طریق بلوار شهید باکری و 29 بهمن، خیابان امام خمینی، چهارراه محقق، باغ گلستان و خیابان خیام به کوی لاله ختم می شود و حدود هشت کیلومتر از مسیر به صورت تونل عمیق طراحی شده و با دو دستگاه حفار TBM در عمق حدود 16-25 متری در حال حفاری می باشد.

خط سوم به طول حدود 15 کیلومتر و شامل 14 ایستگاه از فرودگاه بین المللی تبریز آغاز و با عبور از میدان بزرگ آذربایجان و خیابان انقلاب، از طریق میدان دانشسرا و خیابان ارتش به پایانه بزرگ اتوبوس های بین شهری تبریز جنب بزرگراه شهید کسائی ختم می شود. خط چهارم این پروژه نیز به طول 10 کیلومتر شامل 10 ایستگاه به شکل حلقوی در مرکز شهر سه مسیر فوق الذکر را به هم ارتباط می دهد.