

تمام تلاش ما این است که بتوانیم امسال قطار را به پایانه لاله برسانیم



مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه بهره‌برداری از خط یک را اولویت اول این سازمان در سال جاری دانست و گفت: تمام تلاش ما این است که بتوانیم امسال قطار را به پایانه لاله برسانیم و از این رو به صورت شبانه‌روزی عملیات عمرانی در مترو تبریز در حال انجام است.

مصطفی مولوی فرد در نشست مطبوعاتی که با محوریت گزارش عملکرد یک ساله برگزار شد اظهار کرد: خط یک قطار شهری تبریز شامل سه فاز است، زمانی که ما سازمان را تحویل گرفتیم در فاز یک نواقصاتی از جمله نبود پله برقی، دستگاه‌های مخابراتی و بعضی از دستگاه‌های دیگر وجود داشت، ما در طول یک سال تلاش کردیم که در فاز یک نواقص مربوط به پله برقی را مرتفع کنیم و بیش از ۹۰ درصد تأسیسات و دستگاه‌های مخابراتی و اطفاء حریق و دستگاه‌های دیگر عملیاتی شد. وی ادامه داد: ایستگاه ۷، ۸ و ۹ دارای نواقص بسیاری بود که در دستور کار ما قرار گرفت از این رو ورودی ضلع جنوبی ایستگاه هفت طی ماه‌های گذشته مورد افتتاح قرار گرفت و ایستگاه ۸ به مدار پیوست و در ایستگاه ۹ تمامی عملیات عمرانی به اتمام رسیده و اگر ما بتوانیم بحث پله برقی را در این ایستگاه حل کنیم آماده بهره‌برداری است. وی ادامه داد: در فاز ۳ شاهد تعطیلی ایستگاه ۱۲ بودیم که خوشبختانه عملیات عمرانی مربوط به ایستگاه ۱۲ ماه‌ها پیش به اتمام رسیده و با توجه به تحریم‌های موجود تلاش می‌کنیم تا با جایگزین کردن آسانسور به جای پله برقی این ایستگاه را نیز به اتمام برسانیم.

مولوی در رابطه با دیگر ایستگاه‌های خط یک گفت: در خصوص ایستگاه ۱۴ قسمتی از تملک هنوز مانده بود از این رو عملیات عمرانی را در این ایستگاه نیز آغاز کردیم، ایستگاه‌های ۱۳، ۱۵ و ۱۶ چندین سال بود که خلع ید شده بود و در مرحله خاک برداری قرار داشت ما ضمن برگزاری مناقصه و تعیین پیمانکار تلاش کردیم تا در عرض ۹ ماه اول ایستگاه‌ها را نهایی کنیم.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه سرعت بخشی به ریل گذاری در مجموعه خط یک قطار شهری تبریز را قابل توجه دانست و گفت: از ایستگاه ۱۱ تا آخرین ایستگاه و پایانه لاله ریل گذاری به طول ۱۲۰ متر انجام شده است و این یک رکورد در بحث ریل گذاری است.

مولوی با اشاره به آخرین اقدامات صورت گرفته در خط دو قطار شهری تبریز اظهار کرد: با وجود تمام مشکلات خط ۲ تعطیل نشده است، اولویت ما در خط ۲ حفاری است و نمی‌خواهیم مسیر را زخمی کرده مزاحمت‌های عدیده‌ای برای مردم ایجاد کنیم.

وی از ادامه حفاری توسط TBM در مجموعه خط ۲ خبر داد و گفت: تا به امروز حدود ۵ هزار و ۲۵۰ متر حفاری از طرف غرب انجام شده است و این روند ادامه دار خواهد بود و پیش‌بینی می‌کنیم تا پایان سال ۹۹ حفاری در این خط ادامه داشته باشد.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه از تغییر کریدور خط ۳ به عنوان یکی از اقدامات برجسته سازمان قطار شهری در امر صرفه‌جویی در هزینه یادکرد و افزود: تغییر کریدور در خط ۳ قطار شهری تبریز اقدامی بود که با حمایت از اعضای شورا و شهردار کلان شهر تبریز عملیاتی شد به طوری که این کریدور از ۱۵ کیلومتر به حدود ۸ کیلومتر کاهش یافت اما با وجود این کاهش ما ظرفیت پذیرش مسافر را کاهش نداریم و صرفه‌جویی حدود ۳ هزار میلیارد تومانی را در این پروژه شاهد هستیم و دستورات لازم نیز از رئیس سازمان برنامه و بودجه برای شروع این اقدام گرفته شده است.

وی با تأکید بر ضرورت توجه به مسائل مربوط به پدافند غیرعامل در مجموع قطار شهری افزود: با توجه به تغییراتی که در کریدور خط ۳ انجام شد بیمارستان عالی نسب به شبکه ریلی وصل شد این مهم باید به عنوان یکی از مسائل اساسی در پدافند غیرعامل مورد توجه قرار گیرد چراکه در مسائل بحران اتصال بیمارستان‌ها به مراکز شهر و حمل و نقل عمومی می‌تواند مورد توجه باشد.

وی با بیان اینکه در سیستم مترو برای هر کیلومتر ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه می‌شود، گفت: ما تلاش می‌کنیم تا خط ۴ به صورت یک حلقه بسته طراحی نشود از این رو تعریف یک خط ویژه با توجه به ظرفیت‌های منطقه واقع شده در این خط را مورد توجه قراردادیم سیستم جایگزین به جای مترو تا میدان آذربایجان پیش‌بینی کردیم که این سیستم به احتمال قوی ART یا LRT یا تراموا خواهد بود که هزینه‌هایی به مراتب کمتر از مترو خواهد داشت.

احیای مسیر تاریخی قونقا

احیای مسیر قونقا در طول یک سال گذشته یکی از دغدغه‌های ما بود به طوری که مطالعات مسیر راه آهن تا قونقا به عنوان یک پروژه ویژه بررسی شد و مطالعات جایگزینی یک سیستم جدید و قطار پاک و ارزان تر از مترو در دستور کار ما قرار گرفته است تا بتوانیم مسیر تاریخی قونقا را احیا کنیم

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه همکاری شورای شهر و شهرداری کلان شهر تبریز در تحقق برنامه‌های سازمان قطار شهری را قابل توجه دانست و گفت: خوشبختانه در طول یک سال گذشته شاهد بیشترین همکاری شورای محترم شهر در تخصیص بودجه و دقت و تمرکز بر مجموعه قطار شهری بودیم، جا دارد در اینجا از شهردار محترم تبریز که پروژه اصلی شهر را مترو قرار دادند به صورت ویژه تقدیر کنیم با توجه به دستورات شهردار محترم تأمین مالی و بودجه مورد نیاز به شهرداران مناطق ارسال شده است و در این خصوص شهرداران مناطق نیز بیشترین همکاری را در این رابطه داشته‌اند.

وی ادامه داد: آورده دولت و شهرداری در طول ۱۸ سال گذشته تقریباً برابری وی کند و آخرین آمار بیش از ۸۰ درصد منابع مالی که مقرر بود شهرداری در سال جاری برای مترو اختصاص دهد تأمین شده است.

مولوی با تأکید بر اینکه بخش مهمی از بدنه شاغل در مجموعه قطار شهری را کارگران و متخصصین مرتبط تشکیل می‌دهند گفت: جا دارد از تمامی پیمانکاران شاغل در سازمان، مشاوران، کارگران و مهندسان دستگاه‌های نظارتی که با تمام مشکلات پروژه عظیم قطار شهری تبریز را سرپا نگه داشتند تشکر کنیم.

وی افزود: برخی از کارگران ما ماه‌ها حقوق دریافت نکردند، بدهی ما به مجموعه شاغلین پیمانکاران مشاوران کارگران حدود ۱۵۰ میلیارد تومان است و از آنجایی که ما به پیمانکاران بدهی داریم آن‌ها نیز در برخی موارد نتوانستند سر موقع حقوق کارگران را پرداخت نمایند اما ما تلاش می‌کنیم تا این مسائل به حداقل کاهش یابد.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز با عذرخواهی از همسایگان ایستگاه مترو بابت تحمل ۱۸ ساله گفت: ما هر کاری که می‌کنیم با میراث فرهنگی هماهنگ می‌شویم و حتی عمق حفاری را نیز آن‌ها مشخص می‌کنند به طوری که الان حفاری از جلوی مسجد استاد شاگرد، مسجد کبود و موزه آذربایجان راداریم.

مولوی در رابطه با آخرین وضعیت خط سهند تبریز تا سردرود، گفت: مترو این مسیر تا سردرود بر عهده سازمان قطار شهری است و از آن به بعد بر عهده شهر جدید سهند است که

برای انجام عملیات این خط جلسه تعاملی برگزار شده است.

وی در پاسخ به اینکه آیا تعدیل نیروی درمجموع قطار شهری روی داده است یا نه گفت: ما باید این فرهنگ را در مجموعه های اداری و سازمانی دولتی و خصوصی جا بیندازند که بین افرادی که کار می کنند و افرادی که کار نمی کنند باید تفاوت وجود داشته باشد، تعداد افرادی که تعدیل شده اند انگشت شمار است بخشی از این افراد کسانی هستند که از سازمان مأمور بودند و در ادارات دیگر شاغل بکار بودند به این افراد ابلاغ برگشت داده نشد و در این بین بودند افرادی که راندمان کاری پایینی داشتند تحصیلات غیر مرتبط ای داشتند و به نوعی اینجا برایشان دفتر دوم محسوب می شد بدون شک افراد یا باید خود را با وظایف سازمانی تطبیق می دادند و یا در سازمان های دیگری مشغول می شدند.