

پیشرفت فیزیکی 87 درصدی خط یک قطار شهری تبریز

مدیر عامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه از پیشرفت فیزیکی بیش از 87 درصدی خط یک قطار شهری تبریز خبر داد.



مصطفی مولوی در نشست مشترک با فرماندار شهرستان تبریز اظهار کرد: در حال حاضر فازهای یک، دو و سه خط یک قطار شهری به ترتیب 99.66 درصد، 94.46 و 75.36 درصد پیشرفت فیزیکی است.

وی مجموع اعتبارات خط یک را تا کنون 20886 میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: مجموع هزینه های اجرایی باقیمانده جهت اتمام خط یک مبلغی در حدود 12938 میلیارد ریال است. مدیر عامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه، با اشاره به مهمترین اقدامات صورت گرفته در طول سه ماهه اول سال جاری گفت: آغاز و اتمام داکت گذاری مسیر تونل شمالی و جنوبی از ایستگاه میدان کهن (شماره 12) تا ایستگاه نور (شماره 18) به همراه کلیه کارهای مربوطه شامل: انتقال و نصب داکت ها، تولید و نصب زیرسری های داخل داکت ها، رگلاژ و تنظیم داکت های مسیر، بتن ریزی پشت داکت ها و ... ، اجرای بتن پرکننده و ریل گذاری داخل ایستگاه های قونقا (شماره 13) ، خیام (شماره 14) به همراه تکمیل باقیمانده ریل گذاری داخل ایستگاه لاله (شماره 15) ، خرید باقیمانده تجهیزات و مصالح جوش ریل های مسیر، احداث سقف اول ایستگاه خیام (شماره 14)، اتمام حفاری DWP دیواترینگ پست ایستگاه خیام (شماره 14) ، قونقا (شماره 13) ، لاله (شماره 15) و آغاز حفاری ورودی جنوب غربی ایستگاه میدان امام حسین (ع) (شماره 16) از جمله اقداماتی است که در این مدت عملیاتی شده است.

وی اشاره ای نیز به موانع و مشکلات احتمالی پروژه داشت و در این خصوص گفت: عدم پیش بینی اعتبارات کافی در بودجه های سنواتی، عدم تخصیص به موقع و کامل اعتبارات پیش بینی شده در بودجه های سنواتی ، تبدیل اسناد خزانه اسلامی (تخصیص دولت) و تهاتر ملکی (تخصیص شهرداری) به ابزارهای مالی غالب در تامین اعتبارات، مشکلات ناشی از اعمال تحریم های بین المللی، رکود حاکم بر صنعت ساختمان و عدم استقبال سرمایه گذاران از پروژه های مشارکتی ، مشکل تامین ارز خریدهای خارجی و ... از جمله موانعی است که با آن روبرو هستیم.

مولوی با اشاره به وضعیت پیشرفت کلان پروژه خط 2 قطار شهری تبریز تا آخر خرداد ماه 98 گفت: تا به امروز خط دو قطار شهری نیز با پیشرفت 14.94 روبرو بوده است و تا کنون 5884 میلیارد ریال برای این خط اعتبار تزریق شده است.

وی با اشاره به بازنگری در کریدور خط 3 (مهندسی ارزش) گفت: کاهش هزینه های ساخت و بهره برداری با کاهش طول خط و تعداد ناوگان ، لزوم عبور خط مترو از منطقه مرکز شهر بعنوان مرکز تولید و جذب سفر، وجود تغییرات در شبکه ترافیکی، نیاز به بازبینی و بهینه سازی مدل ها و ... از جمله دلایل تغییر کریدور خط سه است.



