

پیشرفت کمی و کیفی پروژه قطار شهری تبریز / تعطیلی خط ۲ قطار شهری از اساس دروغ است / نخستین پله برقی تولید داخل در مترو تبریز به کار گرفته شد

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه آخرین وضعیت پروژه قطار شهری تبریز را در صحن علنی شورای شهر تشریح کرد.



مهندس مصطفی مولوی فرد ضمن تقدیر از توجه شورای شهر به موضوع قطار شهری و توجه ویژه به تامین اعتبارات و نظارت بر این پروژه گفت: از جناب آقای محرم محمد زاده از بابت توضیحاتشان در خصوص فعالیت مترو به عنوان نایب رییس کمیسیون عمران تشکر میکنیم چرا که مسلط به این حوزه هستند و امروز در پاسخ به سوالات آقای مسعودی ریحان پاسخ های فوق را ارائه میکنیم و قردادان زحمات خبرنگاران از بابت انعکاس اخبار سازمان هستیم.

وی با اشاره به وضعیت پایانه لاله خط یک در سال ۹۷ و ۹۹ گفت: در فروردین ۹۷ فقط ساختمان های پایانه احداث شده بود و هیچ یک از کارهای محوطه شامل چندین کیلومتر کانال های زیر سطحی، تحکیم بستر محوطه، زیر سازی و روسازی ریلی انجام نشده بود در حالی که در شهریور سال ۹۹ شاهد اتمام سازه های زیر سطحی، زیر سازی، تکمیل ریلگذاری و نصب پایه های برق بالاسری و دیگر کارهای محوطه از جمله آسفالت ریزی و... هستیم. همچنین از مجموع ۷۸۰۰ متر ریل گذاری پایانه لاله ۵۵۰۰ متر در این مدت انجام شده و ریل گذاری کامل شده است.

وی ادامه داد: در کل ریل گذاری در فاز ۳ به طول ۷۲۰۰ متر در دو تونل مجموعاً ۱۴۴۰۰ متر بوده است.

مولوی اشاره ای نیز به وضعیت مسیر ریلی فاز سوم خط یک در سال ۹۷ داشت و گفت: اردیبهشت ۹۷ گل و لای داخل تونل های خط یک مابین ایستگاه ۱۵ و ۱۶ و ایستگاه ۱۳ به سمت ۱۴ را شاهد بودیم در صورتی که در آذر ماه ۹۷ ریلگذاری داخل تونل خط یک به اتمام رسید.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه ضمن مقایسه پیشرفت ایستگاههای خط یک قبل و بعد از سال ۹۷ گفت: از ابتدای شروع فعالیتهای ایستگاه ها تا سال ۹۷ پیشرفت سالانه ۴.۷ درصد بود در صورتی که از ابتدای سال ۹۷ تا به امروز پیشرفت سالانه ایستگاه ها ۵.۶ درصد است.

وی آخرین وضعیت ایستگاه هایی که پیش از این عبوری بود را نیز مورد توجه قرار داد و گفت: در خصوص وضعیت ایستگاه ۱۲ خط یک در اردیبهشت ۹۷ خاکبرداری ورودی شمالی آغاز و بهمن ماه ۹۸ سازه ایستگاه تکمیل و مورد بهره برداری قرار گرفت.

مولوی در خصوص ساماندهی خیابان محقق گفت: پس از اتمام سازه ایستگاه در سال ۹۸ مکاتبات سازمان قطار شهری با مراجع ذیربط از جمله شهرداری منطقه ۸، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری، معاونت عمرانی شهرداری در خصوص تعیین تکلیف طرح ترافیکی خیابان محقق صورت پذیرفت که با اتمام کارهای ایستگاه از اواخر سال ۹۸ و اعلام آمادگی قطار شهری برای بازسازی و بازگشایی خیابان که چندین مکاتبه طی سالهای ۹۸ تا کنون بمنظور درخواست طرح و نقشه ها صورت گرفته که هم اکنون نیز با وجود نواقص نقشه ها و ابهامات طرح، مشاور و پیمانکار این سازمان نسبت به رفع ابهامات و رفع نواقص اقدام نموده و بخشی از محوطه جلوی مغازه ها تکمیل و بازگشایی شده و در ادامه مابقی نیز تکمیل خواهد شد.

وی در خصوص وضعیت ایستگاه ۱۳ خط یک نیز اظهار کرد: در مرداد ماه سال ۹۷ پیمانکار جدید ایستگاه شروع به فعالیت کرد و با اینکه فقط بخشی از خاکبرداری سازه اصلی قبلاً انجام شده بود با فعالیت های شبانه روزی تا اسفند ۹۷ اتمام فونداسیون و سقف اول ایستگاه انجام و آبان ۹۸ قطار از این ایستگاه عبور کرد و در سال ۹۹ اتمام سازه ایستگاه، شروع کاشی کاری و نازک کاری طبقات انجام شده است.

مولوی افزود: در خصوص وضعیت ایستگاه ۱۴ خط یک نیز اردیبهشت سال ۹۷ خاکبرداری انجام شد و پاییز و زمستان ۹۷ اتمام فونداسیون و سقف اول ایستگاه انجام و اتمام گالری ها و سازه اصلی ایستگاه و آغاز آجرکاری و نازک کاری نیز در تیر ماه انجام و شهریور ۹۹ اتمام سازه ایستگاه، ساماندهی، آسفالت و بازگشایی خیابان خیام عملیاتی شد. وی در خصوص وضعیت ایستگاه ۱۵ خط یک نیز گفت: پس از چندین سال رکود و انسداد خیابان زبردست لاله در مرداد ۹۷ عملیات با پیمانکار جدید آغاز شد و تیر ماه سال ۹۹ اتمام سازه ایستگاه، آسفالت و بازگشایی خیابان شهید زبردست طی دو سال عملیاتی شد.

مولوی در خصوص ایستگاه ۱۶ نیز گفت: در سال ۹۷ بخشی از سازه این ایستگاه اجرا شده و دو ورودی شرقی و غربی و تونل دسترسی آن هنوز اجرا نشده بود که با تلاش شبانه روزی نازک کاری و تاسیسات ایستگاه اجرا شد و بهمن ماه ۹۸ مورد بهره برداری قرار گرفته و اخیراً نیز پله های برقی آن نیز نصب شده و تردد مردم در آن آسانتر شده است.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه وضعیت ایستگاه ۱۸ خط یک را نیز تشریح کرد و گفت: عمده عملیات نازک کاری و تاسیسات ایستگاه از اردیبهشت ۹۷ آغاز و در دهه فجر سال ۹۸ این ایستگاه مورد بهره برداری قرار گرفت.

اولین پله برقی تولید داخل در تبریز به کار گرفته شد

وی در خصوص پله برقی نیز گفت: مسئله پله برقی دغدغه عمومی قطارهای شهری است و به دلیل تحریم های ظالمانه مشکلاتی در این خصوص وجود داشت که در حال بر طرف کردن آن هستیم و برای حل این مشکل با شرکت های داخلی وارد مذاکره شدیم و افتخار میکنیم که نخستین پله برقی تولید داخل در تبریز به کار گرفته شده است و در حال حاضر تنها یک تولید کننده پله برقی که بتواند پله با کیفیت مورد نیاز مترو تولید کند داریم و ناگزیر به خرید هستیم و در ماه های آتی این مشکل را نیز به امید خدا حل خواهیم کرد.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه با اشاره به پیشرفت پروژه های مخابرات و سیگنالینگ گفت: میانگین پیشرفت در بحث مخابرات در سال ۹۷ حدود ۲۱ درصد و در سال ۹۹ حدود ۵۴ درصد و در بخش سیگنالینگ در سال ۹۷ حدود ۵۸ درصد و در سال ۹۹ حدود ۸۵ درصد است.

وی با اشاره به سوال های مطرح شده از سوی عضو شورا گفت: آقای ریحانی مطرح فرمودید با چراغ قطار را در تونل ها هدایت میکنیم در پاسخ شما باید بگویم ما با چراغ قوه قطار راهدایت نمی کنیم بلکه به علت اینکه افراد غیر متخصص در پایان سال گذشته به بهره برداری تحمیل شده است، این افراد غیر تخصصی با چراغ قوه برای آزاد سازی، مسیر را رصد می کنند این آزاد سازی مسیر است نه کنترل قطار، کل تونل خط یک روشنایی کامل دارد و مثل روز روشن می باشد.

مولوی در پاسخ به سوالی مبنی بر تعطیلی خط دو مترو تبریز گفت: تعطیلی خط ۲ قطار شهری نیز از اساس دروغ است.

مولوی ادامه داد: پیشرفت فیزیکی خط ۲ از اول سال ۹۷ تا مهر ۹۹ بارها تشریح شده است به طوری که از فروردین ماه ۹۱ لغایت مهر ماه ۹۶ شاهد پیشرفت ۱۱.۶ درصدی خط دو

بودیم در صورتی که در دو نیم سال گذشته شاهد پیشرفت ۵۲.۵ درصد این پروژه و در نهایت پیشرفته کلی ۱۶.۸۲ درصدی هستیم.

مولوی پیشرفت حفاری تونل خط دو از فروردین ۹۷ تا مهر ۹۹ را نیز مورد توجه قرار داد و گفت: پیشرفت تونل در دوره ۵ ساله ۲۲ درصد با ۴۹۲۸ متر حفاری بود که این پیشرفت در دو و نیم سال گذشته ۱۴ درصد با ۳۱۳۶ حفاری بوده که در مجموع کل درصد پیشرفت حفاری تونل تا مهر ۱۳۹۹ بالغ بر ۳۶ درصد است.

وی با اشاره به مشکلات و موانع پروژه خط ۲ اظهار کرد: در بخش ریالی با توجه به همزمانی شروع قرارداد و افزایش نرخ ها در دور اول تحریم ها و عدم پوشش تعدیل های پیش بینی شده در قیمت مقطوع بخش ریالی، کارکرد پیمانکار با هزینه های انجام شده منطبق نبود. در نتیجه پیمانکار هر مقدار بیشتر کار می کرد بیشتر متضرر می شد.

مولوی ادامه داد: در این خصوص در سالیان گذشته اقدامات و پیگیری های انجام گرفته و منتج به اخذ مصوبه از سازمان برنامه و بودجه برای اعمال تعدیل و اصلاح مبلغ پیمان گردیده است. در بخش ارزی نیز با افزایش دوباره نرخ ارز، از اول ۱۳۹۷ مشکل ارزی قرارداد مطرح و درخواست دریافت فیزیک ارز یا مبلغ واقعی آن میشود که در این رابطه راهکار هایی همچون تامین ارز از طریق فاینانس بود که اقدامات لازم برای تامین بخش ارزی قرارداد شروع و پس از تایید فاینانس خط ۲ در مصوبه سفر استانی ریاست محترم جمهور وارد فاز نهایی شده تا سال ۹۶ مراحل مسدودی ارزی و تعیین بانک عامل انجام گردید. و در پایان با توجه به پروسه نه ماهه بررسی موضوع فاینانس در شورای محترم شهر و تایید نهایی آن تقریباً یک ماه بعد از بازگشت تحریم های ظالمانه آمریکا، مطابق نامه بانک مرکزی بدلیل محدودیت های مبادلات ارزی فرآیند فاینانس متوقف و بحالت تعلیق درآمد.

وی خاطر نشان کرد: در صورت تحقق فاینانس، مبلغ ۴۲۰ میلیون دلار معادل مبلغ ۱۲ هزار میلیارد تومان به پروژه تزریق میشد که قابل مقایسه با بودجه های سنواتی برای قطار شهری ها نمی باشد.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه با اشاره به اقدامات انجام شده برای حل مشکلات خط ۲ گفت: با پیگیری های انجام گرفته مصوبه تعیین نرخ تسعیر ارز از هیئت سه وزیر جهت حل موضوع تا زمان بهره مندی از فاینانس اخذ شده است.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه از انجام رایزنی های لازم و قرار دادن پروژه خط ۲ تبریز در لیست طرح های اقتصادی مقاومتی خبر داد و گفت: این موضوع صرفاً برای قطار شهری تهران و تبریز اعمال شده و با تلاش و پیگیریهای لازم، مصوبه هیئت دولت در خصوص تامین ۱۵ درصد یعنی ۶۳ میلیون دلار سهم کارفرما برای فاینانس خط ۲ از محل صندوق توسعه ملی در مرداد ماه امسال اخذ شد که این رقم معادل ۲۰۰۰ میلیارد تومان که ۱۰۰۰ میلیارد سهم دولت و ۱۰۰۰ میلیارد سهم شهرداری است.

وی افزود: اقدامات لازم در خصوص انتشار اوراق اسلامی به مبلغ ۳۰۰۰ میلیارد ریال برای خط ۲ نیز انجام شده است.

وی اشاره جمعی نیز به وضعیت دستگاه های حفاری در خط ۲ داشت و گفت: دستگاه های TBM خط دو بلااستفاده نبوده و هم اکنون یکی از دستگاه های حفار روزانه ۹ متر (ماهانه حدود ۲۵۰ متر) حفاری می کند و دستگاه دیگر بدلیل حفاری به طول ۷ کیلومتر نیاز به اورهال و تعویض ابزارهای برشی دارد که برنامه ریزی تدرکات و انجام آن در اولویت اجرایی است.

وی افزود: برعکس خط یک، دستگاه های حفاری خط دو متعلق به سازمان قطار شهری نبوده و متعلق به پیمانکار است و حسب کارکرد و صورت وضعیت پرداخت صورت می پذیرد.

وی خاطر نشان کرد: میزان حفاری مکانیزه با پشتیبانی مناسب و معقول، به طور متوسط ماهانه ۲۵۰ متر است. سرعت حفاری بیش از این مقدار یا ثبت رکوردها، اغلب منجر به رکود حفاری در ماه های آتی شده است. لذا انتظار حفاری ۵۷۰ متر ماهانه (روزانه ۱۹ متر) شاید بصورت مقطعی میسر باشد اما تبعات بعدی (خرابی دستگاه عدم توجه به تعمیرات روزانه و ...) و نهایتاً رکود در ماه های بعدی را در پی خواهد داشت.

مدیرعامل سازمان قطار شهری تبریز و حومه اهمیت و اولویت اجرایی خط ۳ را نیز مورد تأکید قرار داد و گفت: دو خط ۱ و ۲ قطار شهری تبریز دارای امتداد شرقی- غربی بوده و احداث خطی بصورت شمالی جنوبی مورد نیاز اساسی شهر است که خط ۳ ظرفیت بالایی از مسافری را در این محدوده جذب کرده، باعث تشکیل شبکه ریلی کارآمدتری خواهد شد و منافع طرح و افزایش مطلوبیت حمل و نقل ریلی در کلیه خطوط می شود.

وی خاطر نشان کرد: دستگاه های TBM تعطیل متعلق به شهرداری این دو دستگاه است که از سال ۹۴ بعد از اتمام حفاری خط یک بلا استفاده مانده که ارزش تقریبی آن بالغ بر ۵۰۰ میلیارد است که ما تلاش داریم تا استفاده حداکثری از تجهیزات ارزشمند و تحت مالکیت شهرداری تبریز برای احداث تونل (دستگاه های حفار TBM، کارخانه تولید قطعات بتنی تونل، سیستم رولینگ استاک و جرتقیل های دروازه ای... خریداری شده برای خط یک) بعنوان بخشی از آورده شهرداری و جلوگیری از انتقال امکانات و دارایی های شهری به سایر پروژه ها و جلوگیری از آسیب های ناشی از طولانی شدن زمان عدم استفاده از تجهیزات دمونتاژ شده TBM از عوامل مهم در چرایی اولویت اجرای خط سوم است.

وی اشاره ای نیز به تامین اوراق مورد نیاز خط یک به مبلغ ۶۵۰ میلیارد تومان داشت و گفت: تامین و فروش اوراق مراحل دشوار در ۶۶ مرحله دارد و تامین اوراق چهارساله است و با توجه چهار ساله ارائه می شود و بر اساس حساسی ویژه از طرف بانک مرکزی هر شش ماه انجام و نتایج آن در روزنامه های کثیرالانتشار چاپ می شود و در حال حاضر از این اوراق ۲۹۱ میلیارد تومان باقیمانده است.

وی خاطر نشان کرد: اگر قرار به هزینه کرد فقط پول نقد و اوراق بود تنها با خرید پله برقی و آسانسور این مبلغ به اتمام می رسد و مابقی پروژه قابل اجرا نبود که با مدیریت مالی صحیح بالغ بر ۱۲۰۰ میلیارد تومان هزینه در این مدت انجام شده است.