



تأکید بر تسریع اجرای خط ریلی حومه‌ای تبریز آذرشهر، در کارگروه شورای گفتگوی استان

جلسه‌ی کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی آذربایجان شرقی با محوریت بررسی مشکلات ترافیکی محور جنوب غربی تبریز، راهکارهای کاهش بار ترافیکی محور ترانکتورسازی و پتروشیمی و همچنین تسریع در اجرای پروژه‌ی خط ریلی حومه‌ای تبریز آذرشهر، با حضور مسئولان استانی، مدیران دستگاه‌های اجرایی، نمایندگان بخش خصوصی و دانشگاهی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی تبریز، جمشید برزگر، نائب رئیس اتاق تبریز و رئیس کمیسیون احداث، امور زیربنایی و اقتصاد کلان اتاق تبریز، با اشاره به مصوبه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان، اظهار کرد: بازدید میدانی از محور جنوب غربی تبریز با حضور هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تبریز و دستگاه‌های اجرایی ذی ربط انجام شد.

وی افزود: در این بازدید، وضعیت ترافیکی و چالش‌های زیرساختی محور ترانکتورسازی و پتروشیمی مورد بررسی قرار گرفت و بر ضرورت اجرای راهکارهای لازم برای کاهش ترافیک، ارتقای ایمنی، افزایش ظرفیت معابر و تسریع در اجرای پروژه‌های عمرانی این محور تأکید شد.

برزگر بر ضرورت ادامه پیگیری‌ها و رایزنی‌های لازم برای رفع موانع اجرایی و تسریع در آغاز عملیات پروژه خط ریلی حومه‌ای تبریز آذرشهر و همچنین ساماندهی محور جنوب غربی تبریز تأکید کرد.

جمشید برزگر با تأکید بر اینکه شرکت راه آهن دستگاه متولی پروژه است، گفت: مسئولیت اصلی اجرای امور نیز باید بر عهده این دستگاه باشد.

وی افزود: مطالعات اولیه توسط شرکت راه آهن هرچه سریع‌تر آغاز شود تا زمینه اجرای پروژه فراهم گردد و جلسات مشترک میان دستگاه‌های ذی ربط نیز در اسرع وقت تشکیل شود.

نایب رئیس اتاق تبریز همچنین پیشنهاد کرد: موضوع اجرای خط ریلی در کمیسیون هیئت امنای دانشگاه مطرح، شهرداری نسبت به اخذ مجوزهای لازم اقدام و یک سوم هزینه‌های پروژه نیز توسط سازمان امور اقتصادی و دارایی تأمین شود.

امکان تعریض مسیر وجود دارد؛ تنها مانع، کمبود اعتبار است

سید احمد فتح زاده، عضو هیئت نمایندگان و رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و لجستیک اتاق تبریز نیز گفت: پیرو مصوبه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان، هفته گذشته بازدید میدانی از محور جنوب غربی تبریز با حضور نمایندگان اتاق بازرگانی تبریز، پلیس راه، شرکت پتروشیمی، پالایشگاه نفت، شهرداری سردود و سایر دستگاه‌های اجرایی ذی ربط انجام شد.

وی افزود: در این بازدید، وضعیت ترافیکی و ظرفیت زیرساختی مسیر مورد بررسی قرار گرفت و بررسی‌های میدانی نشان داد در محدوده مورد نظر فضای کافی برای تعریض مسیر وجود داشته و هیچ گونه معارض اجرایی در این بخش مشاهده نمی‌شود؛ از این رو با تعریض جاده، بخش قابل توجهی از بار ترافیکی این محور کاهش خواهد یافت.

فتح زاده ادامه داد: تنها مانع اجرای این طرح، محدودیت منابع مالی است که مقرر شد با همکاری اداره کل امور اقتصادی و دارایی استان، راهکارهای لازم برای تأمین اعتبار پروژه پیگیری شود.

پیشنهاد ایجاد روگذر یا زیرگذر در محدوده پالایشگاه

علیرضا سلیمانی، مدیرکل راه آهن منطقه آذربایجان، با اشاره به محدودیت‌های ایجادشده در مسیر دسترسی پالایشگاه نفت تبریز اظهار کرد: با توجه به ملاحظات امنیتی و الزامات ایمنی پالایشگاه نفت تبریز و همچنین توسعه تأسیسات این مجموعه، مسیر دسترسی موجود در حریم پالایشگاه که در گذشته مورد استفاده قرار می‌گرفت، محدود و مسدود شده است.

وی افزود: به منظور تسهیل تردد، کاهش بار ترافیکی و ارتقای ایمنی، ایجاد روگذر یا زیرگذر به عنوان مسیر جایگزین برای عبور خودروها و حمل‌فرآورده‌های نفتی پیشنهاد می‌شود.

مدیرکل راه آهن منطقه آذربایجان تأکید کرد: ضروری است پالایشگاه نفت تبریز ضمن رعایت الزامات ایمنی و امنیتی، همکاری لازم را با دستگاه‌های اجرایی ذی ربط برای ایجاد مسیر جایگزین و تأمین دسترسی مناسب به عمل آورد.

وی با بیان اینکه پروژه خط ریلی از سال ۱۳۸۳ مطرح بوده و تفاهم نامه اجرای آن همواره میان شهرداری، استانداری و راه آهن مورد بحث قرار داشته است، افزود: پس از مشخص شدن نحوه انتقال خط، پیش‌بینی می‌شود، تردد روزانه حدود پنج تا شش هزار خودرو کاهش یافته و بخش مهمی از مشکلات ترافیکی این محور برطرف شود.

سلیمانی اظهار کرد: این خط ریلی بیش از همه برای جنوب آذربایجان شرقی کاربرد خواهد داشت و با توجه به استقرار بیش از دو هزار و ۵۰۰ نفر در شهرک صنعتی شهید سلیمی و تردد روزانه بخش عمده‌ای از آنان از تبریز به سمت این شهرک، بهره‌برداری از

خط ریلی می‌تواند بخش قابل توجهی از بار ترافیکی را کاهش دهد.

وی با تأکید بر اینکه از هفتم اسفندماه سال ۱۴۰۴ جلسه‌ای با حضور استانداری، شهرداری و راه آهن برگزار و شش گزینه برای اجرای این خط بررسی شد که در نهایت گزینه ششم مورد توافق طرفین قرار گرفت، افزود: قرار بود این تفاهم نامه در چهاردهم اسفندماه همان سال امضا شود اما به دلیل شرایط کشور این موضوع به تعویق افتاد و پس از جنگ، مجدداً پیگیری شده و در خردادماه به امضا رسید. با این حال، نحوه اجرای پروژه هنوز مشخص نشده و لازم است جلسه‌ای با حضور استانداری، شهرداری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و سایر دستگاه‌های ذی ربط برای تعیین سازوکار اجرای پروژه تشکیل شود.

سلیمانی در ادامه با تشریح پیشنهادهای اجرایی گفت: پیشنهاد می‌شود مسئولیت اجرای پروژه به گونه‌ای تقسیم شود که ۶۰ درصد بر عهده شهرداری و ۴۰ درصد بر عهده شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران باشد.

وی افزود: برای آغاز پروژه، انتخاب مشاور در حوزه زیرسازی و شبکه بالاسری ضروری است و پیشنهاد می‌شود انتخاب مشاور توسط شهرداری انجام شود و پس از مشخص شدن سهم زیرسازی، اجرای بخش مربوط به شهرداری و مابقی توسط شرکت راه آهن صورت گیرد.

به گفته وی، طول مسیر پروژه حدود ۵.۳ کیلومتر است و یکی از موضوعات مهم، تملک اراضی واقع در انتهای محوطه دانشگاه و تعیین تکلیف بخش کوچکی از مسیر است که خارج از محدوده دانشگاه قرار دارد.

نباید منتظر اعتبارات دولتی ماند

بهمن صدیقی، معاون دفتر فنی استانداری، اظهار کرد: تفاهم نامه مربوطه در تاریخ ۱۶ خرداد ۱۴۰۵ ابلاغ شده اما تاکنون شهرداری مجوزهای لازم را اخذ نکرده است. وی افزود: یکی از مصوبات استانداری در سفر ریاست جمهوری، اجرای پروژه ریلی است که در اولویت قرار دارد، اما با توجه به وضعیت اعتبارات عمرانی کشور، انتظار تزریق اعتبارات و سپس آغاز پروژه واقع بینانه نیست.

پروژه نباید معطل اعتبارات دولتی بماند

رضا رحمت اللهی، فرماندار شهرستان آذرشهر، با تأکید بر لزوم تسریع در اجرای پروژه اظهار کرد: روندی که در پیش گرفته شده است باید هرچه سریع تر وارد مرحله اجرا شود و هم زمان با حضور ریاست محترم جمهوری نیز رایزنی های لازم برای تسریع در اجرای پروژه انجام گیرد. وی با اشاره به محدودیت اعتبارات عمرانی کشور افزود: شهرستان آذرشهر یکی از قطب های اقتصادی استان در حوزه تأمین حبوبات، صنایع، معادن و آموزش عالی است و اجرای این پروژه نباید صرفاً به اعتبارات دولتی وابسته باشد. رحمت اللهی پیشنهاد داد: سهام پروژه به واحدهای صنعتی مستقر در مسیر یا عموم مردم واگذار شود و به عنوان نمونه، سهام پروژه میان حدود ۳۰ هزار نفر از کارگران شهرک صنعتی شهید سلیمی با ارزش تقریبی ۲۰۰ هزار تومان برای هر نفر عرضه شود. وی همچنین استفاده از ظرفیت ماشین آلات دستگاه های اجرایی، اداره کل راهداری و پروژه های عمرانی را در اجرای پروژه پیشنهاد کرد و گفت: اگر پروژه به عنوان یک طرح اقتصادی تعریف شود، امکان استفاده از ظرفیت های موجود نیز فراهم خواهد شد. فرماندار آذرشهر خاطرنشان کرد: اگر از مجموع حدود ۱۲ هزار دستگاه خودروی در حال تردد، تنها هزار دستگاه از طریق خط ریلی جابه جا شوند، صرفه جویی قابل توجهی در مصرف سوخت، کاهش ترافیک و ارتقای ایمنی حاصل خواهد شد.

تعیین دقیق مسیر، پیش نیاز طرح موضوع در هیئت امنا

سیدمسعود سیداحمدیان، رئیس دانشگاه شهید مدنی آذربایجان، با اشاره به عبور بخشی از مسیر خط ریلی از اراضی دانشگاه گفت: این اراضی متعلق به وزارت علوم، تحقیقات و فناوری است و تملک آن از دو طریق، یعنی کمیسیون مربوطه یا طرح موضوع در هیئت امنای دانشگاه، امکان پذیر خواهد بود. وی افزود: مسیر پیشنهادی حدود ۱۵ هکتار از اراضی دانشگاه را در بر می گیرد و موجب جداسازی حدود هزار هکتار از اراضی از بدنه اصلی دانشگاه خواهد شد؛ بنابراین در مرحله نخست باید مسیر دقیق پروژه مشخص شود تا موضوع در جلسه هیئت امنای دانشگاه مطرح شود. رئیس دانشگاه شهید مدنی ادامه داد: در صورت واگذاری اراضی، دانشگاه نیازمند اجرای اقداماتی همچون تأمین امنیت دانشجویان، دیوارکشی، جابه جایی تأسیسات تصفیه آب و سایر اقدامات زیرساختی خواهد بود. وی در ادامه تأکید کرد: ابتدا باید مسیر پیشنهادی به صورت دقیق مشخص شود، زیرا یکی از مشکلات اساسی پروژه، وجود تأسیسات تصفیه فاضلاب در مسیر و همچنین فاصله نزدیک مسیر با دانشکده فنی دانشگاه است؛ بنابراین لازم است هماهنگی لازم با دفتر فنی دانشگاه نیز انجام شود.

مطالعات توسط راه آهن انجام شود

محمدرضا روشنی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تبریز، اظهار کرد: تفاهم نامه منعقدشده دارای سه بخش اصلی است که نخستین بخش آن انجام مطالعات پروژه است. وی افزود: با توجه به اینکه پروژه راه آهن در محدوده وظایف شهرداری قرار ندارد، لازم است موضوع در شورای اسلامی شهر مطرح و پس از تصویب، مجوزهای لازم اخذ شود. روشنی پیشنهاد کرد: مطالعات پروژه توسط شرکت راه آهن به عنوان دستگاه متولی انجام شده و قرارداد مربوطه نیز توسط همین دستگاه منعقد شود و شهرداری در حوزه تملک اراضی و تأمین مالی همکاری کند. معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تبریز پیشنهاد داد: یک سوم هزینه های پروژه توسط شهرداری پرداخت و وظایف میان سه دستگاه ذی ربط تقسیم شود. همچنین اخذ مجوزهای لازم از شورا و تأمین منابع مالی بر عهده شهرداری باشد. وی افزود: محل تأمین اعتبارات با نظر و نظارت سازمان مترو تعیین می شود؛ ازاین رو حضور نمایندگان این سازمان در جلسات ضروری است و در مرحله اجرا نیز بهتر است مجری پروژه به صورت مشترک تعیین شود تا از بروز اختلافات احتمالی جلوگیری شود. روشنی با اشاره به محدوده روستای گوجوار گفت: حصار این منطقه مشخص شده تا شهرداری نسبت به ساماندهی آن اقدام کند، اما مسیر مذکور در حوزه مسئولیت اداره کل راهداری قرار دارد. وی افزود: اداره کل راهداری بر اساس ضوابط راه های روستایی اقدام می کند، در حالی که تردد کامیون ها و ماشین آلات پتروشیمی نیز از همین مسیر انجام می شود؛ ازاین رو پیشنهاد می شود در صورت واگذاری این محدوده به شهرداری، مسیر به بلوار تبدیل شود. روشنی تصریح کرد: تعیین درون شهری یا برون شهری بودن مسیر بر عهده وزارت راه و شهرسازی است؛ به گونه ای که در صورت درون شهری بودن، مسئولیت با شهرداری و در صورت برون شهری بودن، مسئولیت با اداره کل راهداری خواهد بود.

پیشنهاد مشارکت شهرداری های آذرشهر و ممقان

علی رستمی، رئیس اداره هماهنگی حمل و نقل اداره کل راه و شهرسازی استان، پیشنهاد کرد: محدودیت قانونی برای شهرداری تبریز ایجاد نشود و شهرداری های آذرشهر و ممقان نیز در اجرای پروژه مشارکت داشته باشند. وی همچنین گفت: اراضی دانشگاه به استان تفویض اختیار شده و لازم است موضوع مولدسازی و تملک این اراضی در کوتاه ترین زمان ممکن تعیین تکلیف شود.

در پایان جلسه مقرر شد، با توجه به اینکه شرکت راه آهن دستگاه متولی پروژه است، با مسئولیت شرکت راه آهن آذربایجان، درخصوص شروع مطالعات فنی و اجرایی، جلسه ای با دستگاه های ذی ربط تشکیل شود و موارد مرتبط، مورد بررسی قرار گرفته و اقدامات لازم در این خصوص انجام شود.