



بررسی راهکارهای حل گره ترافیکی جنوب غرب تبریز

کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان آذربایجان شرقی با محوریت بررسی مشکلات ترافیکی محور ترانکتورسازی، سردرد و محدوده پتروشیمی تبریز در اتاق تبریز برگزار و طی آن، راهکارهای عملی جهت حل این مشکل ارائه شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی تبریز، جمشید برزگر، نایب رئیس اتاق بازرگانی تبریز و رئیس کمیسیون صنعت احداث، امور زیربنایی و اقتصاد کلان اتاق، با تأکید بر ضرورت افزایش ضمانت اجرایی تصمیمات کارگروه گفت: کارشناسان و نمایندگان دستگاه ها باید با اشراف کامل به موضوع و اختیار کافی در جلسات حضور پیدا کنند. وی افزود: در جلسات مهم مدیریتی بهتر است مدیران کل شخصاً حضور داشته باشند و در صورت معرفی نماینده، فرد معرفی شده باید اختیار لازم برای تصمیم گیری داشته باشد تا مصوبات جلسات در مرحله اجرا با مانع مواجه نشوند. برزگر تأکید کرد: جمع بندی مشکلات و راهکارهای مطرح شده در این نشست در سطح مدیریت استان نیز طرح و پیگیری خواهد شد.

ساعات شروع کار صنایع شناور شود

رضا جعفری، عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی تبریز، با اشاره به نحوه حرکت خودروهای سنگین در محدوده سردرد گفت: خودروهایی که در میدان سردرد دور می زنند، بخشی از ترافیک منطقه را ایجاد می کنند. از سوی دیگر، هنگام ورود تانکرهای طویل از مسیر کندرو به تندرو نیز جریان ترافیک مختل می شود؛ در حالی که با اصلاح مسیر می توان از این حرکت مورب جلوگیری و بخشی از ترافیک میدان سردرد را برطرف کرد.

وی مسیر پشت پتروشیمی را نیز یکی از گزینه های قابل بررسی دانست و گفت: باید مشخص شود، چگونه می توان تانکرها را به جای ورود به محور فعلی، به مسیر شهید باکری هدایت کرد.

جعفری همچنین پیشنهاد کرد: ساعات آغاز به کار ترانکتورسازی، پالایشگاه، پتروشیمی و شرکت پخش فرآورده های نفتی، به ویژه از منظر تردد سرویس های کارکنان، با فاصله زمانی حدود نیم ساعت تنظیم شود تا حجم زیادی از سرویس ها به طور همزمان وارد شبکه معابر نشوند.

وی خواستار آغاز سریع پروژه مصوب شهرداری سردرد شد و تأکید کرد: با توجه به تصویب طرح، نباید مسائل اداری موجب تأخیر بیشتر در اجرای آن شود.

جعفری در ادامه با اشاره به ضرورت تعیین تکلیف مالکیت مسیر گفت: از آنجا که تعیین و احراز مالکیت زمین در صلاحیت اداره کل راه و شهرسازی استان است، شهرداری سردرد باید برای تعیین تکلیف مالکیت و اجرای پروژه با این اداره کل مکاتبه و رونوشت آن را برای پیگیری به اتاق بازرگانی تبریز ارسال کند.

تردد خودروهای سنگین و توقف در حاشیه مسیر از عوامل اصلی ترافیک است

سیداحمد فتاح زاده، عضو هیئت نمایندگان و رئیس کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز، با اشاره به بازدید میدانی انجام شده از محور جنوب غربی تبریز گفت: در این بازدید با حضور نمایندگان دستگاه های ذی ربط، وضعیت ترافیکی و ظرفیت زیرساختی مسیر بررسی شد و مشخص شد تردد روزانه حدود ۵۰۰ دستگاه تریلی ۱۸ چرخ پالایشگاه و پتروشیمی تبریز و دور زدن آنها در میدان سردرد و خلجان، توقف کامیون ها و وانت بارهای میدان میوه و تره بار در باند کندرو و همچنین گردش و توقف خودروها در محدوده میدان خلجان، از عوامل مؤثر در ایجاد ترافیک این محور است.

وی هدایت تانکرها از خروجی کنارگذر انتهای پل پتروشیمی و عبور از زیر پل، نصب تابلوهای «توقف ممنوع»، اعمال مدیریت جدی پلیس راهور، ساماندهی حاشیه مسیر و ادامه بلوک های نیوجرسی تا محدوده پل ترانکتورسازی را از جمله راهکارهای قابل اجرا برای کاهش ترافیک عنوان کرد.

فتاح زاده با اشاره به اینکه حتی وقوع تصادفات جزئی در این محور بعضاً موجب انسداد کامل مسیر می شود، بر ضرورت مدیریت سریع حوادث و حضور مؤثر پلیس راهور تأکید کرد.

رئیس کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز همچنین با اشاره به صنعتی شدن منطقه آخولا گفت: برای کاهش بار ترافیکی ترانکتورسازی و ساماندهی تردد خودروها، سرویس ها و کامیون هایی که از روستای آخولا عبور می کنند، می توان از مسیر صوفیان استفاده کرد و بخش باقی مانده این مسیر را نیز آسفالت کرد.

وی با اشاره به افزایش قابل توجه قیمت قیر نسبت به سال گذشته، خواستار پیگیری نمایندگان برای افزایش سهم آذربایجان شرقی از قیر مورد نیاز پروژه های عمرانی شد.

۱۳۰ هزار تردد روزانه در بلوار ترانکتورسازی

سرهنگ جهانگیری، رئیس پلیس راهور تبریز، با اشاره به استقرار پتروشیمی، پالایشگاه، شرکت پخش فرآورده های نفتی و کارخانه های مختلف در این محدوده گفت: فعالیت این مجموعه ها موجب تردد قابل توجه خودروهای سنگین شده و بخشی از این خودروها برای دسترسی به آزادراه شهید کسایی و بخش مرکزی تبریز از مسیر پل کجوار، داخل سردرد و میدان تابلوفرش عبور می کنند.

وی تأکید کرد: تردد این حجم از وسایل نقلیه سنگین، علاوه بر تشدید ترافیک، کاهش ایمنی، افزایش زمان سفر و مشکلات زیست محیطی را نیز برای ساکنان منطقه به همراه دارد و اصلاح هندسی و ساماندهی مسیر می تواند در کاهش ترافیک، مصرف سوخت و زمان سفر و همچنین هدایت مناسب خودروهای سنگین به مسیرهای اصلی مؤثر باشد.

حل مشکل نیازمند مشارکت همه دستگاه ها و صنایع منطقه است

اصغر آدی بیگ، شهردار منطقه ۷ تبریز، با بیان اینکه موضوع تأمین نقدینگی و همچنین اختلاف محدوده و حریم دستگاه ها از موانع اجرای پروژه است، افزود: در گذشته نیز پیشنهاد دوبانده شدن جاده پتروشیمی به سمت جاده کوچوار مطرح شده بود، اما به دلیل روستایی بودن مسیر، محدودیت هایی برای اجرای آن وجود داشت.

آدی بیگ با اشاره به هزینه های انجام شده در این محدوده گفت: شهرداری آسفالت رمپ پتروشیمی را تأمین کرده و برای زیرسازی مسیر باکری به سمت تبریز و آذرشهر ۷۵ میلیارد تومان و برای طرف مقابل حدود ۱۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است.

وی ادامه داد: با افتتاح رمپ راه آهن به سمت باکری، بخشی از تردد خودروهای سنگین تراکتورسازی در مسیر کاهش یافته است و اگر تمامی دستگاه ها مسئولیت بخشی از کار را بپذیرند، امکان ساماندهی محور تبریز–آذرشهر وجود دارد.

شهردار منطقه ۷ با اشاره به تقسیم مسئولیت مسیر میان دستگاه های مختلف توضیح داد: بر اساس طرح جامع، تا پل تراکتورسازی داخل محدوده است؛ از پل تراکتورسازی تا انتهای پل باغبان، بخش هایی در حریم شهرداری تبریز و سردرود قرار دارد و ادامه مسیر تبریز–آذرشهر تا کمربندی سردرود در حوزه راهداری است.

وی مسیر پشت پالایشگاه و پتروشیمی و اتصال آن به جاده صنعت را نیز از ظرفیت های مهم برای کاهش ترافیک دانست و گفت با فعال شدن این مسیر، امکان توزیع بهتر کامیون ها بر اساس مقصد آنها فراهم می شود.

پروژه از مرحله مطالعه عبور کرده است

مصطفی اکبری، معاون عمرانی و فنی شهرداری سردرود، با اشاره به سابقه مشکلات ترافیکی مسیر میدان کجوار به سمت پل پتروشیمی، سردرود، میدان تابلوفرش و خروجی تبریز گفت: این مسیر سال ها با مشکلات شدید ترافیکی مواجه بوده و طی حدود دو سال گذشته مطالعات و مشاوره های لازم برای آن انجام شده است.

وی افزود: طرح و نقشه های مربوطه تهیه و در شورای شهرستان تصویب و مجوزهای مورد نیاز نیز اخذ شده، اما پروژه همچنان برای اجرای کامل نیازمند تأمین منابع و همکاری دستگاه های مرتبط است.

اکبری با اشاره به پیشنهاد هدایت بخشی از نفت کش ها از مسیر پشت پتروشیمی به سمت شهید باکری گفت: شهرداری برای اجرای طرح آمادگی دارد، اما کمبود بودجه ممکن است در صورت آغاز عملیات، پروژه را با توقف مواجه کند؛ از این رو همکاری شرکت نفت، پالایشگاه و سایر مجموعه های مرتبط در تأمین اعتبار یا قیر مورد نیاز ضروری است.

وی با بیان اینکه اجرای پروژه عملاً پیش از عید آغاز شده است، گفت: در ورودی پروژه از میدان تابلوفرش به طرف پل پتروشیمی، اصلاح جداول و جابه جایی تیرهای برق با همکاری اداره برق انجام شده و عملیات زیرسازی نیز در ادامه انجام خواهد شد.

مسیر جایگزین باید بدون ایجاد گره ترافیکی جدید بررسی شود

ناصر راشدی، مدیرکل شرکت پخش فرآورده های نفتی استان، با اشاره به مسیر پشت پتروشیمی گفت: استفاده بلندمدت از این مسیر باید با دقت بررسی شود، زیرا ایجاد یک خروجی جدید به جاده سنتو می تواند خود موجب افزایش ترافیک شود.

وی افزود: در مسیر پالایشگاه، مانعی در محدوده پل راه آهن وجود دارد که با هماهنگی و مکاتبه با پالایشگاه امکان بررسی برای بازگشایی آن وجود دارد و در این صورت می توان بخشی از خودروها را بدون ورود به جاده آذرشهر به مسیرهای شمال استان هدایت کرد.

محدودیت اعتبارات جدی است

محمد مسیب زاده، معاون اداره کل راهداری استان، با اشاره به نحوه تأمین اعتبارات این مجموعه گفت: اعتبارات راهداری از دو محل استانی و ملی تأمین می شود. اعتبارات استانی عمدتاً برای نگهداری راه های روستایی و فرعی است و برای سال جاری ۵۳ میلیارد تومان در شهرستان تبریز در نظر گرفته شده است؛ اعتبارات ملی نیز مربوط به شریان های اصلی بوده و راهداری استان در این زمینه اختیار کامل ندارد.

وی تأکید کرد: در صورت تأمین منابع مالی، راهداری برای همکاری در اجرای پروژه آمادگی دارد.

مسیب زاده همچنین به مسیر پیشنهادی از محدوده شرکت پخش به سمت پتروشیمی اشاره کرد که حدود ۶ کیلومتر طول دارد و گفت: در صورت رفع محدودیت های موجود و نبود ملاحظات امنیتی، بازگشایی بخشی از این مسیر برای ناوگان حمل سوخت می تواند به کاهش ترافیک پل پتروشیمی، میدان سردرود و مسیر منتهی به رمپ اتوبان شهید کسایی کمک کند.

وی در ادامه به طرح احداث مسیر ایلخچی تا میدان شبستر نیز اشاره کرد و گفت: درباره این مسیر با وزارت راه مکاتباتی انجام شده و در صورت اجرای آن، امکان کوتاه تر شدن مسیر فراهم خواهد شد.

پروژه باید یک متولی و پیمانکار مشخص داشته باشد

محمدرضا روشنی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تبریز، با تأکید بر ضرورت تعیین ساختار اجرایی پروژه گفت: نحوه آغاز طرح باید مشخص و پیمانکار پروژه نیز واحد باشد. در شرایط قانونی، مالک پروژه راهداری است و باید متولی اصلی تعیین شود تا انعقاد قراردادها و مسئولیت اجرای پروژه به صورت مشخص بر عهده یک مجموعه قرار گیرد.

وی در عین حال از آمادگی شهرداری تبریز برای همکاری و مشارکت مالی حتی در بخش هایی خارج از حوزه مستقیم شهرداری خبر داد و گفت: شهرداری تبریز و شهرداری منطقه ۷ آماده اند در تأمین نیازهای پروژه به شهرداری سردرود کمک کنند.

در پایان جلسه، مقرر شد، با عنایت به اینکه محل مذکور در اختیار مولدسازی قرار گرفته است، جلسه ای میدانی جهت بازدید از محل مدرسه، ورامه با هماهنگی اتاق و با حضور مدیران کل محترم اقتصاد و دارایی استان، آموزش و پرورش استان، شهرداری کلانشهر تبریز، شهرداری منطقه 7 تبریز، پلیس راهور تبریز و اتاق بازرگانی تبریز برگزار شود. در این جلسه ضمن بازدید از محل مدرسه، موضوع کاربری محل مذکور بررسی و نسبت به موارد مذکور اتخاذ تصمیم و نتیجه نهایی حاصل شود.