

دوشنبه ۱۸ خرداد ۱۳۸۸–۱۴ جمادی الثانی ۱۴۳۰ –۸ ژوئن ۲۰۰۹–شماره ۳۱۱۰

کوتاه از دیگر کشورها
<p>عرضه لیزینگ هواپیماهای ایلوشین روسیه</p> شرکت هواپیماسازی ایلوشین روسیه تا پایان امسال ۱۵ فروند هواپما تحویل می دهد. به گزارش ایسنا، الکساندر روبیسوف- رییس شرکت ایلوشین قینانس- به خبرنگاران اعلام کرد : این شرکت قصد دارد تا پایان سال جاری ۱۵ فروند هواپیما به سفارش دهندگان تحویل دهد. وی گفت : آماده‌ایم که تا پایان امسال ۱۵ فروند هواپیما از جمله پنج فروند «توپولف-۲۰۴»، چهار فروند «آن-۱۴۸» و سه فروند «ایل-۹۶» به سفارش دهندگان تحویل دهیم. شرکت ایلوشین هواپیماهای «ایل-۹۶»، «توپولف-۲۰۴» و «آن-۱۴۸» را به صورت لیزینگ عرضه می کند و در کنار شرکت های روسی، سفارش دهندگان اصلی این هواپیماها شرکت‌های هوایی ایرانی، کوبایی و ونزولایی هستند.
عمران پایتخت

مدیرعامل متروی تهران خبر داد:

افتتاح مسیر ایستگاه قلهک - قیطرپه تا عید سعید فطر

با توجه به افتتاح رسمی ۳ ایستگاه میرداماد، دکترشریعتی و قلهک از خط یک متروی تهران، فعالیت مسافرگیری این ایستگاه‌ها از ساعت ۱۱ تا ۱۴ است که از ۱۵ تیر ماه سال جاری مسافرگیری به صورت تمام وقت صورت می گیرد.

به گزارش ایسنا، هاشمی - مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) - اظهار کرد : تا عید سعید فطر مسیر ایستگاه قلهک تا ایستگاه قیطرپه مورد بهره‌برداری رسمی قرار خواهد گرفت.

وی افزود : ایستگاه قیطرپه در تقاطع خیابان‌های دکتر شریعتی و پل رومی قرار دارد، در این ایستگاه ساخت سکو و سالن تهیه بلیت، مراحل نازک کاری و تاسیسات و عملیات تکمیل سازه‌های جانبی در حال اجراست.

هاشمی عنوان کرد : ایستگاه قیطرپه به دلیل طرح مجتمع ایستگاهی عظیم مجاور آن و همچنین طرح ویژه پدافند غیرعامل از اهمیت بسیاری برخوردار است که با راه‌اندازی کامل آن، کمک شایانی به اهالی منطقه شمیران خواهد کرد.

مدیرعامل سازمان مهندسی و عمران تهران خبر داد:

۱۰ پل سواره‌روی تهران در اولویت مقاوم سازی

مدیر عامل سازمان مهندسی و عمران شهر تهران با بیان این که ۱۱۰ پل از مجموع ۱۸۰ پل سواره‌روی شهر تهران در دست مطالعه برای مقاوم‌سازی قرار دارد، گفت: ۱۰ پل سواره‌روی قدیمی تهران در اولویت مقاوم سازی قرار دارد.

به گزارش ایسنا، نصرآزادانی افزود: عملیات اجرایی مقاوم‌سازی بخشی از پل‌های قدیمی سواره‌روی تهران در حال انجام است و ۱۰ پل سواره‌رو در اولویت مطالعه برای اجرای این عملیات قرار دارند.

وی افزود: مقاوم‌سازی پل‌های کریم خان، میرداماد و نصر در اولویت اجرای عملیات مقاوم سازی است و مراحل اجرایی مقاوم سازی ۶ پل قدیمی آغاز شده است.

نصرآزادانی با اشاره به لزوم بهینه‌سازی بعضی از پل‌های سواره‌روی تهران، تصریح کرد: بخشی از پل‌های سواره‌روی تهران نیاز به بهینه‌سازی دارند که پل شهید حق‌شناس که تازه‌تاسیس بوده از جمله این پل‌هاست که اشکالات فنی و اجرایی آن رفع خواهد شد.

به گفته وی، اکثر پل‌های سواره‌رو در شهر تهران بیش از ۵۰ سال عمر کرده‌اند و از آنجا که در همه این سال‌ها درباره نگهداری آن‌ها اقداماتی صورت نگرفته است، نیاز به مقاوم‌سازی و بهسازی دارند.

عمران شهرستان‌ها

بهره برداری از کنارگذر جنوب غربی کرمان

افتتاح پروژه کمربندی جنوب غربی کرمان از عبور و مرور روزانه ۲۰ هزار خودروی سنگین از سطح شهر کرمان جلوگیری می کند.
به گزارش مهر ، حبیب اله دهمرده – استاندار کرمان – در مراسم بهره برداری از فاز اول کمربندی جنوب غرب شهر کرمان گفت : با توجه به آمار بالای تصادفات بر اثر عبور و مرور خودروهای سنگین و عبوری از سطح شهر کرمان، پروژه کنارگذر جنوب غربی کرمان از دو ماه پیش شروع شد و با تلاش شبانه روزی پنج مشاور پس از ۶۰ روز به پایان رسید.

وی با اشاره به عبور ۲۰ هزار خودرو و سنگین از شهر کرمان به دلیل عدم وجود کمربندی افزود : با افتتاح این پروژه بار ترافیکی شهر کرمان به صورت چشمگیر کاهش یافت.

وی عنوان کرد : این پروژه یکی از ضروری ترین طرح های حمل و نقل در کرمان بود که با طول ۴۴ کیلومتر باغین را به ماهان متصل می کند و از عبور خودروهای گدزی از شهر کرمان جلوگیری می کند.

وی این پروژه را جز سه پروژه مهم کرمان بر شمرد و گفت : با بهره برداری از این پروژه میزان تصادفات شهری کرمان کاهش خواهد یافت.
وی افزود : به زودی در این مسیر یک مجتمع بزرگ رفاهی بین راهی نیز راه اندازی خواهد شد.

اتمام پروژه ملی تهم – چورزق تا پایان شهریور ۸۹

مدیرکل راه و ترابری استان زنجان با بیان اینکه این پروژه ۷۰درصد پیشرفت دارد، گفت: در صورت تأمین اعتبار، پروژه ملی و استانی تهم – چورزق تا پایان شهریور سال ۸۹ به اتمام خواهد رسید.

به گزارش مهر ، غلامرضا سقندلی افزود: پروژه تهم – چورزق یکی از پروژه های مهم اداره کل راه و ترابری است که به منظور تسهیل ارتباط شهرستان طارم این استان با مرکز استان و دسترسی ساکنان این شهرستان به بازار محصولات کشاورزی در دست احداث است.

وی در خصوص ویژگی های فنی این پروژه ادامه داد: طول این پروژه ۵۶ کیلومتر است که با مشخصات راه فرعی درجه یک ساخته شده

که زنجان را به روستای درام متصل می کند و طول آسفالت ۵۶ کیلومتر و عرض تمام شده آن ۹ متر است.

سقندلی در رابطه با پیشرفت فیزیکی این پروژه افزود: در این پروژه ۹۰۰ هزار مترمکعب خاک برداری، ۶۰۰ هزار متر مکعب خاکریزی انجام شده است.
مدیرکل راه و ترابری استان زنجان گفت: این پروژه به دو قطعه الف و ب تقسیم شده که هر یک از این دو بخش نیز به دو بخش دیگر تقسیم می شوند، بخشهای اول و دوم قطعه الف به ترتیب ۷۰ و ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارند و بخش دوم قطعه به ۶۰ درصد و بخش اول قطعه ب نیز ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

سقندلی در رابطه با مشکلات و علل طولانی شدن احداث این پروژه گفت: مدت زیادی از آغاز این پروژه می گذرد و تاکنون بیش از ۱۲ میلیارد تومان برای این پروژه هزینه شده است.

وی تأکید کرد: برای اتمام آن به ۸ میلیارد تومان دیگر نیاز است و در واقع مهم ترین مسئله مشکل اعتبار است و در مرحله بعد کوهستانی بودن منطقه که نیاز به استفاده از مواد منفجره را افزایش می دهد و احداث ابنیه فنی را با مشکل مواجه می کند.

پیشرفت ۳۰ درصدی مسکن مهر در سیستان و بلوچستان

۷۷۰ واحد مسکونی طرح مهر در سیستان و بلوچستان تسهیلات ساخت دریافت کرده اند.

به گزارش روابط عمومی وزارت مسکن و شهرسازی ، طبق آخرین آمار اعلام شده از سوی سازمان مسکن و شهرسازی استان سیستان و بلوچستان تاکنون ۳۹ هزار و ۲۰۶ نفر برای ثبت نام در طرح مسکن مهر به اداره تعاون این استان رجوع کرده اند ، از میان این افراد ۲۷ هزار و ۲۸۰ نفر جهت تأیید به سازمان مسکن و شهرسازی استان متبوع معرفی شده اند ، از بین این تعداد متقاضی نیز ۲۴ هزار و ۲۸۶ هزار و ۵۵۴ هکتار و مقدار زمین واگذار شده به این تعاونی ها ۳۷۹ هکتار گزارش شده است.

سازمان مسکن و شهرسازی استان سیستان و بلوچستان همچنین تعداد تعاونی های تشکیل شده در راستای اجرای طرح مسکن مهر در این استان را ۲۳۷ تعاونی ، تعداد قراردادهای منعقد شده برای ساخت واحدهای مسکونی مهر را به میزان ۷ هزار و ۷۷۷ واحد، تعداد پروانه های صادر شده برای ساخت ۳ هزار و ۵۱۴ واحد، تعداد واحدهای در مرحله پی کنی را ۲ هزار و ۸۳۰ واحد و تعداد واحدهای در حد اتمام پی را هزار و ۵۸۵ واحد اعلام نموده است.

علاوه بر این موارد ، این سازمان تاکنون تعداد واحدهایی که مرحله پی کنی را کاملاً به اتمام رسانده اند و در حال رسیدن به سقف اول می باشند را هزار و ۴۱۴ واحد ، تعداد واحدهای در حال اتمام سقف آخر را ۴۹۳ واحد، تعداد واحدهای سفت کاری شده را ۲۰۰ واحد، تعداد واحد های معرفی شده به بانک جهت دریافت تسهیلات را ۲۱۷۳ واحد و تعداد واحدهایی که تسهیلات ساخت دریافت کرده اند ۷۷۰ واحد مسکونی گزارش کرده است.

سازمان مسکن و شهرسازی استان سیستان و بلوچستان همچنین میزان وام پرداخت شده در راستای ساخت واحد های مسکونی مهر را مبلغ ۴۰/۷ میلیارد ریال اعلام و مجموع پیشرفت فیزیکی طرح مسکن مهر در این استان را ۳۰ درصد ارزیابی کرده است .



Monday, 8Jon 2009, Number 3110

رئیس سازمان راهداری خبرداد:

ارائه طرح جدید نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای

نرخ سود تسهیلات واگذاری ناوگان از ۱۲ به ۷ درصد و مدت بازپرداخت آن نیز از ۶ سال به ۱۰ سال تغییر می یابد.



ارائه خدمات به رانندگان و مدیریت بر ناوگان باشد، دانست و خاطرنشان کرد: در طرح جدید نوسازی ناوگان شرایطی فراهم خواهد شد که متقاضی حق انتخاب داشته باشد و سرمایه‌گذار تعیین‌کننده خواهد بود نه شرکت‌های خودروساز

که وسایل نقلیه را با هر کیفیتی به متقاضیان تحویل می‌دهند و در پی آن بسیاری از مشکلات در جاده‌ها حادث می‌شود که مسولیت آن ناخواسته متوجه رانندگان می‌شود در صورتی‌که مسولیت شرکت‌های خودروساز نایده گرفته می‌شود بنابراین تا زمانی که شرکت‌های خودروساز بتوانند وسیله نقلیه استاندارد و متناسب با نیاز و شرایط بخش حمل و نقل تولید کنند دست همکاری به آنان داده می‌شود در غیر این صورت مجبوریم نیاز این بخش را از خارج تأمین کنیم که در این زمینه نیز مقدمات و مذاکرات لازم آغاز شده است و درصدد اخذ مجوز کاهش تعرفه گمرکی واردات خودرو و برای تأمین نیاز بخش حمل و نقل جاده‌ای هستیم.

وی درباره چگونگی تأمین منابع مالی نوسازی ناوگان حمل و نقل به ویژه حمل و نقل کالا گفت: براساس آمارهای موجود متوسط پیمایش سالانه یک کامیون ۷۰ هزار کیلومتر است که عمده‌تا این حدافق ۶۵ لیتر در هر صد کیلومتر سوخت مصرف می‌کنند در حالیکه یک کامیون استاندارد و متناسب با تکنولوژی روز، میزان مصرف سوخت آن حداکثر ۳۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است، با توجه به اینکه در حال حاضر بیش از ۲۴۰ هزار دستگاه فرسوده دراین بخش فعال هستند، بدیهی است از محل صرفه‌جویی سوخت، دولت می‌تواند پاره‌پاره پرداخت کند، ضمن اینکه مشکلات زیست محیطی را نیز تا حد قابل توجه‌ای کاهش خواهد داد.

فرآیند نوسازی ناوگان مشکلات روحی، روانی و اقتصادی غیرقابل‌جبرانی برای فعالان بخش حمل و نقل ایجاد کرده‌است.

حال است که به رغم حمایت‌های همه جانبه سازمان‌ها و مراکز حمایتی و پرداخت‌کننده تسهیلات، فرآیند نوسازی ناوگان مشکلات روحی، روانی و اقتصادی غیرقابل‌جبرانی برای فعالان بخش حمل و نقل ایجاد کرده‌است که بدون

تردید شیوه روند نوسازی ناوگان نیاز به بازنگری و اصلاحات اساسی دارد، که در این زمینه طرح جدید نوسازی ناوگان آماده شده که به مبنای آن نرخ سود تسهیلات واگذاری ناوگان از ۱۲ به ۷ درصد و مدت بازپرداخت آن نیز از ۶ سال به ۱۰ سال تغییر می‌یابد که این امر امنیت شغلی برای رانندگان و آرامش روحی و روانی را برای سرمایه‌گذاران در این بخش فراهم خواهد کرد.

معاون وزیر راه و ترابری یکی از نقص‌های روند نوسازی ناوگان در گذشته را ترویج پدیده راننده محوری و خود مالکی به جای شرکت محوری که اساس فعالیت شرکت‌ها باید بر پایه سرمایه‌گذاری، حقوقی است که در این زمینه توصیه می‌شود با توجه به اینکه حداقل در هر استان ۵ تا ۸ نماینده مجلس حضور دارد تشکیل‌های صنفی با طرح موضوع طبقه‌بندی شده مردنظر، زمینه تصویب و اصلاح قوانین را از طریق رایزنی با نمایندگان و توجیه کامل آنها، به سرعت فراهم کنند و سازمان نیز به عنوان سیاست‌گذاری در رده بالاتر، بستر آن‌را آماده خواهد. بنابراین پتانسیل خوبی در اختیار شکل‌های صنفی و مدیران سازمان استان هاست

محور «تهران- پردیس» آزادراه نیست

بزرگراه ۶ خطه تبدیل می‌شود که تا انتهای سال ۸۹ به بهره‌برداری خواهد رسید.

صدیقی درباره موضوع دوربرگردان و تقاطع غیرهمسطح در جاده‌ها تصریح کرد: معمولاً سازه‌ای که در جاده‌ها جهت ساماندهی ترافیک ایجاد می‌شود، بستگی به نوع ترافیک و سرعت طرح دارد بنابراین در جاده‌های کم ترافیک و مسیرهایی که سرعت طرح پایین است تقاطع‌های غیرهمسطح و دوربرگردان کارایی مناسبی دارد.

وی افزود: بر اساس قانون آزادراه‌ها لازم است تقاطع‌ها غیرهم سطح باشند و دوربرگردان در این مسیرها وجود نداشته باشد، این در حالی است که در راه‌های اصلی انتخاب دوربرگردان و تقاطع هم‌سطح هزینه کم‌تر و کارایی بیشتری دارد. وی اظهار داشت: پل‌ها نیز به تناسب ظنگی آبی که امکان دارد در یک دوره ۱۰۰ ساله از زیر پل عبور کند طراحی می‌شود.

مدیرکل راه و ترابری استان تهران همچنین در این نشست در خصوص آزادراه تهران – پردیس گفت: این محور در جهت تسهیل عبور و مرور در شرق تهران ساخته شده و هدف آن سرویس دهی به ساکنان شهر جدید پردیس است.

صدیقی با بیان اینکه ساخت این آزادراه به طور کامل به پایان نرسیده است، افزود: این محور به لحاظ اهمیت ساماندهی ترافیک در شرق تهران و به تشخیص وزیر راه و ترابری، باند شمالی آزادراه تهران – پردیس به زیر بار عبور و مرور قرار گرفت.

وی ادامه داد: مسئولیت راههای ساخته شده در استان تهران برعهده من است اما اینکه می‌گویند مسیر تهران – پردیس ایمنی و علائم لازم را ندارد، تأییدنمی‌کنم. صدیقی تصریح کرد: جاده‌ها به واسطه وزارت راه و ترابری طراحی، تصویب و ساخته می‌شوند ضمن اینکه معیارهای ایمنی آنها را نیز این وزارتخانه تعیین می‌کند بنابراین اظهار نظر هر کس در خصوص ایمنی جاده‌ها قابل استناد و معتبر نیست.



شرایط اجرای اصل ۴۴ در زمینه واگذاری پایانه‌های کالا به بخش غیر دولتی هنوز فراهم نشده و نیازمند بررسی بیشتر است اما تا زمان تحقق کامل آن، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای وظیفه دارد نسبت به نگهداری مطلوب و توسعه خدمات رفاهی در پایانه اقدام کند.

به گزارش ابرار اقتصادی ، شه‌ریار افتدی زاده – معاون وزیر راه و ترابری- اظهار کرد : واگذاری پایانه‌های بار به بخش خصوصی بدون بررسی کارشناسی و در نظر گرفتن تبعات آتی و آتی آن در فرآیند مدیریتی و حاکمیتی، اقدامی شتاب‌زده است

بنابراین سازمان با نگاه حمایتی و مدیریتی، در سال جاری مبلغ ۱۱۰ میلیارد ریال اعتبار برای نگهداری و توسعه امکانات پایانه‌ها پیش‌بینی کرده است.

وی افزود : اعتبار پیش‌بینی شده صرف هزینه‌های اجرایی طرح صحت و سلامت رانندگان در پایانه‌ها، تأمین امکانات رفاهی، ورزشی و فرهنگی پایانه‌های کالا خواهد شد و از سوی دیگر با همکاری و همفکری تشکل‌های صنفی و کارشناسان درصدد فراهم کردن بستر اجرایی واگذاری پایانه‌های یادشده به بخش خصوصی در اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی هستیم.

افتدی زاده درخصوص حذف سالن‌های اعلان بار که شکل‌های صنفی مواضع متفاوتی نسبت به آن دارند، اظهار کرد : بخش حمل و نقل از حساسیت‌های خاصی برخوردار است، بنابراین تصمیم‌گیری در مورد یک موضوعی که منافع بخشی قابل توجه‌ای از صنف به آن گره خورده است، نیاز به مطالعه بیشتر و همکاری نمایندگان ذی نفع دارد و باید این اقدام به صورت تدریجی و با جایگزینی روش مطلوب و تأمین‌کننده منافع بخش رانندگان و از سوی دیگر رافع موانع و مشکلات موجود باشد که در این زمینه نیز قرار است

طرحی به صورت پایلوت در یکی از استان‌ها انجام شود و در صورت حصول نتیجه مطلوب، گام‌های بعدی برای تسری آن به سایر استان‌ها برداشته خواهد شد.

معاون وزیر راه و ترابری یکی از راهکارهای

عملی و بی‌خطی با واقعیت‌های جامعه حمل‌ونقل را آگاهی از همه مشکلات، خواسته و نیازهای دست‌اندرکاران این بخش دانست و افزود: بسیاری از تصمیمات که در ارتباط با بخش حمل و نقل جاده‌ای اتخاذ شده است بدون توجه به عمق مشکلات و نیازهای این بخش و صرفاً تکیه بر پوسته مشکلات انجام شده است اما اخیراً در نشست با اغلب تشکل‌های صنفی استان‌ها، این واقعیت آشکار شد که اتکای آنان به ساختار تشکیلات صنفی در رده‌های بالاتر، مانع از آن شده است که ریز مشکلات به شیوه‌ای که بایسته است

معاون وزیر راه و ترابری یکی از نقص‌های روند نوسازی ناوگان نیاز به بازنگری و اصلاحات اساسی دارد، که در این زمینه طرح جدید نوسازی ناوگان آماده شده که به مبنای آن نرخ سود تسهیلات واگذاری ناوگان از ۱۲ به ۷ درصد و مدت بازپرداخت آن نیز از ۶ سال به ۱۰ سال تغییر می‌یابد که این امر امنیت شغلی برای رانندگان و آرامش روحی و روانی را برای سرمایه‌گذاران در این بخش فراهم خواهد کرد.

معاون وزیر راه و ترابری یکی از نقص‌های روند نوسازی ناوگان در گذشته را ترویج پدیده راننده محوری و خود مالکی به جای شرکت محوری که اساس فعالیت شرکت‌ها باید بر پایه سرمایه‌گذاری، حقوقی است که در این زمینه توصیه می‌شود با توجه به اینکه حداقل در هر استان ۵ تا ۸ نماینده مجلس حضور دارد تشکیل‌های صنفی با طرح موضوع طبقه‌بندی شده مردنظر، زمینه تصویب و اصلاح قوانین را از طریق رایزنی با نمایندگان و توجیه کامل آنها، به سرعت فراهم کنند و سازمان نیز به عنوان سیاست‌گذاری در رده بالاتر، بستر آن‌را آماده خواهد. بنابراین پتانسیل خوبی در اختیار شکل‌های صنفی و مدیران سازمان استان هاست

معاون وزیر راه و ترابری یکی از راهکارهای عملی و بی‌خطی با واقعیت‌های جامعه حمل‌ونقل را آگاهی از همه مشکلات، خواسته و نیازهای دست‌اندرکاران این بخش دانست و افزود: بسیاری از تصمیمات که در ارتباط با بخش حمل و نقل جاده‌ای اتخاذ شده است بدون توجه به عمق مشکلات و نیازهای این بخش و صرفاً تکیه بر پوسته مشکلات انجام شده است اما اخیراً در نشست با اغلب تشکل‌های صنفی استان‌ها، این واقعیت آشکار شد که اتکای آنان به ساختار تشکیلات صنفی در رده‌های بالاتر، مانع از آن شده است که ریز مشکلات به شیوه‌ای که بایسته است

معاون وزیر راه و ترابری یکی از نقص‌های روند نوسازی ناوگان نیاز به بازنگری و اصلاحات اساسی دارد، که در این زمینه طرح جدید نوسازی ناوگان آماده شده که به مبنای آن نرخ سود تسهیلات واگذاری ناوگان از ۱۲ به ۷ درصد و مدت بازپرداخت آن نیز از ۶ سال به ۱۰ سال تغییر می‌یابد که این امر امنیت شغلی برای رانندگان و آرامش روحی و روانی را برای سرمایه‌گذاران در این بخش فراهم خواهد کرد.

معاون وزیر راه و ترابری یکی از نقص‌های روند نوسازی ناوگان در گذشته را ترویج پدیده راننده محوری و خود مالکی به جای شرکت محوری که اساس فعالیت شرکت‌ها باید بر پایه سرمایه‌گذاری، حقوقی است که در این زمینه توصیه می‌شود با توجه به اینکه حداقل در هر استان ۵ تا ۸ نماینده مجلس حضور دارد تشکیل‌های صنفی با طرح موضوع طبقه‌بندی شده مردنظر، زمینه تصویب و اصلاح قوانین را از طریق رایزنی با نمایندگان و توجیه کامل آنها، به سرعت فراهم کنند و سازمان نیز به عنوان سیاست‌گذاری در رده بالاتر، بستر آن‌را آماده خواهد. بنابراین پتانسیل خوبی در اختیار شکل‌های صنفی و مدیران سازمان استان هاست

اقتش‌وی- گروه عمران : در شرایط فعلی اگر اسم «آزادراه» را از محور تهران- پردیس حذف کنیم این محور به عنوان یک جاده اصلی دو خطه از بازشی لازم برخوردار است.

به گزارش خبرنگار ابراراقتصادی، احمد صدیقی- مدیرکل راه و ترابری استان تهران- در جمع خبرنگاران با اشاره به اینکه اداره راه و ترابری استان تهران وظیفه نگهداری شبکه راه‌های استان و ساخت و توسعه راه‌های روستایی، فرعی، اصلی و توسعه راه‌های شریانی استان را برعهده دارد، گفت : در این استان مجموع راه‌های اصلی و فرعی ۴ هزار و ۵۴۰ کیلومتر است که ۳ هزار و ۲۰۰ کیلومتر آن راه روستایی است.

وی اظهار داشت : از ۳ هزار و ۲۰۰ کیلومتر راه روستایی، میزان ۲ هزار و ۴۰۰ کیلومتر آن آسفالت است که در واقع به ۸۹ درصد از روستایان تهران ارائه خدمات می‌دهد و بقیه راه‌های روستایی فاقد آسفالت مسیرهایی هستند که به روستاهای زیر ۵۰ خانوار منتهی می‌شوند.

صدیقی درباره مسئولیت‌های این اداره کل تصریح کرد: نگهداری رویه آسفالت ۲۰۰ کیلومتر از آزادراه‌ها شامل آزادراه تهران- کرج، تهران- قم و تهران- ساوه از مسئولیت‌های این اداره کل است.

مدیرکل راه و ترابری استان تهران خاطرنشان کرد : در این استان مجموعاً ۴۰۰ کیلومتر بزرگراه ۴ خطه و ۶ خطه وجود دارد و باقیمانده راه‌ها در حدود هزار کیلومتر شامل راه‌های اصلی و فرعی هستند.

صدیقی با بیان اینکه سالیانه نزدیک به ۸۰ میلیارد تومان صرف نگهداری شبکه راه‌های استان تهران می‌شود، تصریح کرد: این موارد شامل نگهداری رویه جاده همانند زمان ساخت، خط کشی جاده‌ها که سالیانه ۱۵ میلیارد تومان هزینه در بر دارد.

وی با بیان اینکه در راه‌های این استان ۲۰۰ کیلومتر نیوجرسی(حفاظ) وجود دارد که نگهداری آن با هزینه بالایی روبه‌روست، تصریح کرد : ۳۰۰ کیلومتر روشانی در راه‌های این استان نصب شده که نگهداری شبکه‌های روشنایی از دیگر هزینه‌های این سازمان است.

صدیقی تصریح کرد : ابنیه فنی شامل پل‌ها، تونل‌ها و دیوارها هزینه نگهداری بالایی را می‌طلبد که به عنوان مثال می‌توان به پل رودخانه شور در اتوبان قم و پل کلاک اشاره کرد که جهت تعمیر آنها ۳ میلیارد تومان هزینه شده است.

وی با بیان اینکه نگهداری رویه‌های راه مهم‌ترین اقلام هزینه‌ای این اداره کل است، افزود : در راه‌های استان تهران میزان ۴۰ میلیون متر مربع رویه آسفالتی وجود دارد که با در نظر گرفتن عمر متوسط ۱۰

^[1] مدیرکل راه و ترابری استان تهران همچنین در این نشست در خصوص آزادراه تهران – پردیس گفت: این محور در جهت تسهیل عبور و مرور در شرق تهران ساخته شده و هدف آن سرویس دهی به ساکنان شهر جدید پردیس است