

نیم نگاه

هر ۲۰ دقیقه یک نفر در راه می‌میرد

اگرچه وضعیت مهار تصادفات و تلفات جاده‌ای در سال‌های اخیر با روندی بسیار کند رویه بهبود است و وزیر راه و ترابری طی گرفتن دو بار رای اعتماد از مجلس پر کاشش بیش از پیش آن تاکید کرده و معتقد است قبل از آمدنش به این وزارتخانه جاده‌ها اعلام سرعت نداشتند و فقط به تابلوهای با سرعت مطمئنه حرکت کنید، مجهز بوده‌اند، اما به دلیل نبود برنامه منسجم و عدم همکاری دستگاه‌ها، دستاوردی چندان مثبت و قابل قبول نداشته و همچنان یک بحران دائمی تلقی می‌شود.

آمارهای حکایت از آن دارد که هر ۲۰ دقیقه یک نفر در شبکه راه‌های درون شهری و بیرون شهری کشته می‌شود و سالانه حدود ۲۴ هزار نفر در تصادفات جان می‌سپارند.

هرچند مسئولان امر این آمار را مریوب به گذشته می‌دانند و معتقدند براساس شاخص بین المللی از نظر ایمنی و تعداد تلفات تصادفات رانندگی در حد متوسط جهانی قرار داریم و این آمار به سالانه ۲۲ هزار نفر کاهش یافته اما بازمه بسیار بالا و تاسف‌بار است و به تعبیر یکی از مسولان این بخش می‌توان گفت هر دو روز یکبار یک هواپیمای توپولف در جاده‌های کشور سقوط می‌کند که سقوط آن خاموش است. این درحالی است که اگر سانحه هوایی در کشور رخ دهد و جمعی از انسان‌ها قربانی شوند در تاریخ حمل و نقل هوایی ثبت و مدت‌ها پیگیری می‌شود و حتی اثراتش بر افکار عمومی بسیار عمیق‌تر از سوانح جاده‌ای است.

به گزارش ایسنا، با توجه به اینکه میانگین جهانی تعداد کشته به ازای ۱۰ هزار وسیله نقلیه حدود هشت نفر است، این میزان در برخی کشورها حتی به یک نفر و در برخی کشورهای آفریقایی به ۴۰ نفر می‌رسد. در ترکیه و عربستان این تعداد کمتر از میانگین جهانی و حدود هفت است و در کشور ما ۱۱/۲ است که باید به کمتر از ۱۰ نفر برسد.

در این زمینه کارشناسان ترابری معتقدند کاهش تلفات جاده‌ای زمان‌بر است و ایمنی تنها به زیرساخت‌های جاده‌ای مرتبط نمی‌شود بلکه هماهنگی های چند وجهی میان ارگان‌های مربوطه از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی، افزایش فرهنگ اشخاص و استانداردهای وسایل نقلیه را می‌طلبد و این امر نیازمند وجود یک نهاد مشخص برای انسجام و مدیریت واحد بین بخش‌های مربوطه است.

البته با توجه به اینکه رفتارهای رانندگان بسیار پرخطر است و نیروی انسانی به ویژه در کشورهای جهان سوم به دلیل پایین بودن فرهنگ ترافیکی سهم بیشتری در بروز تصادفات دارند که عمده آن سرعت غیرمجاز عنوان می‌شود، فرهنگ‌سازی و آموزش را بسیار ضروری می‌سازد اما تاکنون عملکردها در این زمینه بسیار ضعیف بوده و باید پذیرفت که نواقص جدی در زمینه قوانین و مقررات وجود دارد و برای افزایش ایمنی در سطح راهها و جاده‌ها نیازمند حرکت جدی هستیم.

در این زمینه وزیر راه حداکثر سرعت در جاده‌های روستایی را ۵۰ کیلومتر، راه‌های اصلی را ۸۰ کیلومتر، بزرگراه را ۱۱۰ کیلومتر و آزادراه را ۱۲۰ کیلومتر عنوان و اظهار می‌کند: وقتی سرعت بیش از این شود نه جاده مقصر است و نه علائم لذا ابتدا باید مردم را به فرهنگ ترافیکی آشنا کنیم اما در حالی که هیچ‌گونه تعلیماتی در مدارس نداریم انتظار اجرای آن را داریم.

شهریار افندی‌زاده - رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای- نیز اعتقاد دارد: ایمنی در جاده‌ها موضوعی تعاملی است و چهار وزارتخانه صنایع، راه و ترابری، کشور و ارتباطات و فناوری اطلاعات، پلیس راهور، اورژانس و هلال احمر در آن نقش دارند. همچنین در کشور ما هم مردم و هم مسئولان به بحث علائم توجه چندانی نداشته‌که مدیریت علائم به ویژه مدیریت سرعت مجاز در دستور کار قرار گرفته و تا پایان سال همه مسیرهای کشور به تابلوهای مدیریتی سرعت (سرعت مجاز، کاهش سرعت و محدود سرعت) مجهز می‌شوند. و البته همه دست اندرکاران حمل و نقلی بر این باورند که هیچ نقطه حادثه‌خیزی در جاده‌ها وجود ندارد و جاده تصادف ایجاد نمی‌کند بلکه نیروی انسانی عامل تصادف است و اگر از راه‌ها به درستی استفاده شود هیچ تصادفی نخواهد بود.

به گفته رییس پژوهشکده حمل و نقل راه‌ها با شرایط خاص و برای سرعت ۱۲۰ کیلومتر طراحی می‌شوند که اگر سرعت وسیله نقلیه از این بالاتر رود، مقصر طراحان راه‌ها نیستند اما تا زمانی که رانندگان با سرعت مجاز نصب شده در راه‌ها حرکت کنند راه‌ها ایمن هستند و هیچ‌گونه حادثه‌ای نخواهد بود.

اما مردم هنوز کشتارهای جاده‌ای را برای خود خطر تلقی نمی‌کنند و حفظ جان به عنوان اولویت مردم تبدیل نشده در صورتیکه بیش از هر کس مردم و کاربران باید به فکر جان خود در راه‌ها باشند که در این زمینه باید فرهنگ‌سازی شود اما نبود آموزش و ارتقا سطح فرهنگ جامعه در رفتارهای رانندگی و ترافیکی همیشه مورد استناد بوده و کارشناسان معتقدند این موضوع در کشور ما امری فراموش شده است که باید اصلاح شود و لازمه آن نهادینه کردن آن به صورت ریشه‌ای و شخصیتی از سنین کم جامعه باید آغاز شود اما در روسی برای حل معادلات چند مجهولی و معادلات مثلثاتی و . . . کم است هیچ‌گاه که در زندگی افراد کاربردی نداشته باشد سال‌ها آموزش داده می‌شود اما در این زمینه اقدامی نمی‌شود که نتیجه آن وضعیت کنونی است.

انتظار می‌رود در کنار بهبود وضعیت جاده‌ها و اصلاح نواقص آن و همچنین پیشرفت تکنولوژی ساخت خودروها، آموزش و فرهنگ‌سازی جهت رانندگی صحیح و کنترل سرعت نیز صورت گیرد.

به گزارش خبرنگار ابرار اقتصادی، محمد رضا رحیمی - معاون اول رئیس جمهور - در مراسم کلنگ‌زنی احداث آزادراه همت - کرج گفت: با یک حساب سرانگشتی و با توجه به آماری که مدیران و وزیر در این مراسم دادند اگر حداقل ۱۰۰ هزار خودرو در مسیر مذکور عبور کنند با احتساب روزهای تعطیل به طور متوسط ۱۱۰ هزار خودرو در هر روز سال تردد می‌کند که بادر نظر گرفتن ۷لیتر بنزین مصرفی، سالانه ۲ هزار میلیارد ریال قیمت بنزین مصرفی در این مسیر است و این یعنی بازگشت هزینه ساخت این آزاد راه در طول یک سال.

به گزارش خبرنگار ابرار اقتصادی، محمد رضا رحیمی - معاون اول رئیس جمهور - در مراسم کلنگ‌زنی احداث آزادراه همت - کرج گفت: با یک حساب سرانگشتی و با توجه به آماری که مدیران و وزیر در این مراسم دادند اگر حداقل ۱۰۰ هزار خودرو در مسیر مذکور عبور کنند با احتساب روزهای تعطیل به طور متوسط ۱۱۰ هزار خودرو در هر روز سال تردد می‌کند که بادر نظر گرفتن ۷لیتر بنزین مصرفی، سالانه ۲ هزار میلیارد ریال قیمت بنزین مصرفی در این مسیر است و این یعنی بازگشت هزینه ساخت این آزاد راه در طول یک سال.

تأمین شود.

هر متر این آزادراه یک میلیون تومان قیمت دارد احمد صدیقی - مدیرکل اداره راه و ترابری استان تهران - نیز در این مراسم با اشاره به اینکه ساخت این آزادراه در سفر اول ریاست جمهوری مصوب شده بود، اظهار کرد: مراحل مطالعه و واگذاری آن به پیمانکار از دی ماه سال گذشته به اداره راه و ترابری استان تهران محول شد.

وی بزرگترین مشکل ساخت این آزادراه را تملک اراضی و عبور آن از یادگان‌های مربوط به ارتش و سپاه عنوان کرد و گفت: شرط اول احداث این آزادراه آزادسازی اراضی است و به دلیل بالا بودن قیمت زمین‌ها مجبور شدیم حریم آزادراه را کمتر (۹۰ متر) در نظر بگیریم.

مدیرکل اداره راه و ترابری - همت در مراسم کلنگ‌زنی پروژه احداث ادامه آزادراه همت، در سخنان کوتاهی با اشاره به اینکه مشکل اصلی در اجرای این پروژه تملک اراضی است، گفت: در صورت رفع این مشکل، آزادراه همت یکساله به کرج متصل خواهد شد.

وی افزود: روزانه ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو از مسیر آزادراه تهران - کرج عبور می‌کند که در صورت عدم احداث آزاد راه همت به سمت کرج، عبور و مرور در مسیر یاد شده در منطقه وردآورد با اضافه شدن بار ترافیکی بزرگراه همت، قفل خواهدشد.

وی مدت زمان پیش‌بینی شده برای اجرای پروژه احداث ادامه آزادراه همت به سمت کرج را سه سال عنوان کرد و اظهار داشت: چنانچه تملک اراضی هرچه سریعتر انجام شود، پیمانکار مربوطه قول داده است طرح را در مدت یکسال به نتیجه رساند.

بهبهانی در ادامه بااشاره به اینکه طول پروژه ۱۰/۵ کیلومتر است، گفت: هزینه کل احداث پروژه حدود ۲ هزار میلیارد ریال است که در مرحله اول به هزار و ۱۴۰ میلیارد ریال بودجه نیاز است که امیدوارم با همت و کمک ریاست جمهوری

فراز حبیبیان - عملیات احداث ادامه آزاد راه همت از غرب تا کرج با برآورد هزینه‌ای بالغ بر ۲ هزار میلیارد ریال دیروز در حالی آغاز شد که همه مسئولان اجرایی حاضر در مراسم کلنگ زنی بدون استثناء به معضل تملک اراضی این مسیر ۱۰ کیلومتری اشاره کرده و شرط اصلی اجرای به موقع پروژه را، حل مشکلات موجود در این بخش عنوان کردند.

معاون اول رئیس جمهور نیز که در این مراسم حضور داشت از استاندار تهران و فرمانداران وی خواست تا از صاحبان زمین دعوت کرد و با اخذ رضایت ذینفعان به احداث یکساله این پروژه کمک کند.

تأمین شود.

هر متر این آزادراه یک میلیون تومان قیمت دارد احمد صدیقی - مدیرکل اداره راه و ترابری استان تهران - نیز در این مراسم با اشاره به اینکه ساخت این آزادراه در سفر اول ریاست جمهوری مصوب شده بود، اظهار کرد: مراحل مطالعه و واگذری آن به پیمانکار از دی ماه سال گذشته به اداره راه و ترابری استان تهران محول شد.

وی بزرگترین مشکل ساخت این آزادراه را تملک اراضی و عبور آن از یادگان‌های مربوط به ارتش و سپاه عنوان کرد و گفت: شرط اول احداث این آزادراه آزادسازی اراضی است و به دلیل بالا بودن قیمت زمین‌ها مجبور شدیم حریم آزادراه را کمتر (۹۰ متر) در نظر بگیریم.

مدیرکل اداره راه و ترابری استان تهران تاکید مراسم کلنگ‌زنی پروژه احداث ادامه آزادراه همت، در سخنان کوتاهی با اشاره به اینکه مشکل اصلی در اجرای این پروژه تملک اراضی است، گفت: در صورت رفع این مشکل، آزادراه همت یکساله به کرج متصل خواهد شد.

وی افزود: روزانه ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو از مسیر آزادراه تهران - کرج عبور می‌کند که در صورت عدم احداث آزاد راه همت به سمت کرج، عبور و مرور در مسیر یاد شده در منطقه وردآورد با اضافه شدن بار ترافیکی بزرگراه همت، قفل خواهدشد.

وی مدت زمان پیش‌بینی شده برای اجرای پروژه احداث ادامه آزادراه همت به سمت کرج را سه سال عنوان کرد و اظهار داشت: چنانچه تملک اراضی هرچه سریعتر انجام شود، پیمانکار مربوطه قول داده است طرح را در مدت یکسال به نتیجه رساند.

بهبهانی در ادامه بااشاره به اینکه طول پروژه ۱۰/۵ کیلومتر است، گفت: هزینه کل احداث پروژه حدود ۲ هزار میلیارد ریال است که در مرحله اول به هزار و ۱۴۰ میلیارد ریال بودجه نیاز است که امیدوارم با همت و کمک ریاست جمهوری

تملك اراضی؛ مشکل اصلی آزاد راه همت- کرج



زمین‌هایشان بیشتر می‌شود، باید زمین‌های در مسیر خود را ببخشند و نباید پولی به آنها پرداخته شود.

به گزارش ابراراقتصادی، کاهش حجم ترافیک آزادراه تهران کرج و رسیدن به عملکرد آزادراهی آن و حل مشکلات موجود، جایجایی سریع مسافر و ایمنی بالا در محورهای آزادراه همت و آزاد راه تهران کرج، از جمله مزایای مهم این طرح است که با تکمیل کمربندیهای جنوبی و شمالی کرج که عموما ترافیک سنگین را از خود عبور می‌دهند مشکل ترافیک آزادراه تهران کرج که در حال حاضر تلفیقی از ترافیک سنگین و سبک است، حل خواهد شد.

در انتهای این قطعه از آزادراه و پس از ارتباط به کمربندی شمالی کرج می‌توان با احداث انشعابی ادامه این مسیر را به میدان امام حسین کرج برقرار کرد که در نتیجه مقداری از ترافیک سبک داخلی شهر کرج می‌تواند از طریق این محور ارتباط خود را با تهران و بالعکس برقرار کند، با توجه به مسیرهای اتوبان تهران کرج و بزرگراه مخصوص کرج که بارهای ترافیک سبک و سنگین کشوری را از خود عبور می‌دهد و در حال حاضر

مسیرهای مذکور با توجه به حجم عبوری فعلی از عملکرد خود خارج شده و سطح سرویس مورد نظر را ندارد به خصوص در ساعات اوج صبح و بعد از ظهر و در روزهای تعطیل این وضعیت در حالت بحرانی تری قرار می‌گیرد. احداث مسیری جدید که مقداری از بار ترافیک را به خود اختصاص داده و از بار مسیرهای مزبور بکاهد ضروری است که در

از سوی دیگر اهتمام دولت به تکمیل طرح‌های نیمه تمام زیربنایی در بخش ساختمان، افزایش حجم تسهیلات اعطایی به این بخش و حمایت از تأمین مسکن محرومان از دیگر دلایل رشد ارزش افزوده بخش ساختمان در سال ۱۳۸۶ بود. همچنین نگاه ویژه دولت به بازسازی و نوسازی مسکن روستایی، پیگیری سیاست بازسازی بافت‌های فرسوده شهری و روستایی، مقاوم سازی ساختمان‌ها و بهسازی مناطق شهری به عنوان دیگر عوامل تحقق رشد ارزش افزوده بخش ساختمان در سال مذکور بود.

عدم تحقق رشد متوسط سالانه مسکن در چهارم

بخش خصوصی است و این بخش از تشکیل سرمایه توسط دولت و بخش خصوصی در سال‌های اخیر روندهای متفاوتی داشته است.

دربخش خصوصی شرایط رکودی حاکم بر بازار مسکن در سال‌های ۱۳۸۴ و نیمه اول ۱۳۸۵ باعث رشد پایین تشکیل سرمایه ثابت ناخالص در بخش ساختمان شد و این درحالی بود که افزایش قابل توجه اعتبارات عمرانی دولت در سال‌های ۸۵- ۱۳۸۴ تحرك قابل توجهی را در بخش ساختمان در بخش دولتی ایجاد کرد.

برپایه این گزارش، بانک‌ها و موسسه‌های اعتباری غیردولتی بر حجم اعتبارات و تسهیلات اعطایی به بخش ساختمان ومسکن در سال ۱۳۸۶ افزودند بطوری‌که مانده تسهیلات اعطایی بانک‌های دولتی به این بخش با رشد معادل ۳/۲۴ درصد به ۲۹۷ هزار میلیارد ریال رسید.

براساس این گزارش، تشکیل سرمایه ثابت ناخالص در بخش ساختمان ناشی از برآیند سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی و

مدیرکل فرودگاه بین المللی امام اعلام کرد:

فعالیت ۳۵ شرکت هواپیمایی داخلی و خارجی در فرودگاه امام

ظرفیت ترخیص بار در این فرودگاه به زودی به ۵۰۰ هزار تن در سال افزایش می‌یابد.

میلیون لیتر سوخت در این فرودگاه، سوخت همه پروازهای خارجی را نیز تأمین می‌کنیم. وی افزود: توانایی ما در این زمینه به قدری افزایش یافته که در فروردین ماه امسال، روزانه یک میلیون ۸۰۰ هزار لیتر بنزین به هواپیماهای خارجی تحویل می‌گردید. قدیمی با بیان اینکه اقدامات صورت‌گرفته در فرودگاه بین المللی امام موجب آبرومندسی کشتور شده است، گفت: ۳۷: پروژه از قبل خارجی و ۱۰ شرکت داخلی در فرودگاه امام فعال هستند که با راه اندازی آشیانه تعمیر هواپیما توسط شرکت‌های ماها و هما، به زودی نقص‌های هواپیماهای خارجی در همین فرودگاه رسیدگی و برطرف می‌شود. عضو هیات مدیره شرکت فرودگاه‌های کشور فضای کنونی ترانزیت فرودگاه را ۲ هزار متر مربع اعلام کرد و گفت: این فضا در آینده نزدیک به ۱۲ هزار متر مربع افزایش می‌یابد.

معاون عملیات پرواز شرکت فرودگاه‌ها خبر داد:

کاهش ۸ درصدی پروازهای عبوری

در سال جاری

سال گذشته ۱۷۷ هزار پرواز عبوری از آسمان ایران استفاده کرده که امسال حدود هشت درصد کاهش یافته، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال حدود ۱۵۱ هزار پرواز عبوری از آسمان ایران انجام شود.اما سال آینده افزایش می‌یابد.

محمود رسولی نژاد - معاون عملیات پرواز شرکت فرودگاه‌ها - در گفت‌وگو با ایسنا، درباره پروازهای عبوری در سال جاری، اظهار کرد: امسال به دلیل کاهش پروازهای بین‌المللی در سطح جهان و همچنین بازشدن فضای عراق برای پروازهای غیرنظامی پروازهای عبوری از آسمان کشور تاکنون حدود ۸درصد کاهش یافته است.

وی افزود: در پی بازشدن فضای عراق برای پروازهای غیر نظامی، مسیر این کشور انتخاب می‌شود که با توجه به وجود نقاط مثبت در فضای کشور ما و وسیع بودن آن مسیرهای جایگزین ایجاد شده که سال آینده مجددا افزایش پروازهای عبوری از کشور را خواهیم داشت.

رسولی نژاد با بیان اینکه تا پایان سال روند کاهشی پروازهای عبوری از ایران به صفر نزدیک می‌شود، پیش‌بینی کرد: تا پایان سال حدود ۱۵۶ هزار پرواز عبوری از آسمان ایران انجام شود.

معاون عملیات پرواز شرکت فرودگاه‌ها تاکید کرد: سال آینده میزان پروازهای عبوری افزایش خواهد داشت و این درآمد زایی برای کشور مجددا به وضعیت مطلوب خود بازمی‌گردد چراکه مسیرهای مناسبی در کشور طراحی شده و درخواست‌های زیادی برای استفاده از فضای ایران وجود دارد که در حال بررسی است و با لحاظ نمودن مسایل ایمنی و امنیتی به آنها پاسخ می‌دهیم.

وی خاطرنشان کرد: میزان درآمد و سوددهی پروازهای عبوری به مساحت مورد استفاده از آسمان کشور، وزن هواپیما و دیگر فاکتورهای متعدد بستگی دارد که نمی‌توان میانگین درآمدی مشخص برای آن در نظر گرفت.

در این زمینه نیز سید مجید حجازی - مدیر کل فرودگاه‌های استان فارس - گفت: در چند سال اخیر بیشترین رشد پروازی دنیا در منطقه خاورمیانه بوده اما متأسفانه در کشور کاهش پرواز عبوری را داشته‌ایم که آمارها کاهش ۹ درصدی این پروازها در شش ماهه اول سال و کاهش ۲۲ درصدی تا پایان سال را نشان می‌دهد.

حجازی با بیان اینکه هر پرواز عبوری از کشور یک هزار و ۸۰۰ تا سه هزار دلار ارز آوری دارد، تصریح کرد: کاهش پروازها از آسمان کشور به مسائل سیاسی بر می‌گردد که فشار غرب باعث شده تا شرکت‌های پروازی مسیرهای خود را از آسمان ایران تغییر دهند و از کشورهای همسایه عبور کنند.

وی با اشاره به حوادث هوایی اخیر کشور، اظهار کرد: این حوادث عدم اطمینان و اعتمادی را برای مردم به دنبال داشته که باید سوانح بررسی شده و به دنبال حل مشکلات باشیم اما با این وجود فرودگاه شیراز افزایش ۱۰ درصد مسافر و سه درصد بار را داشته است.

مدیرکل فرودگاه‌های استان فارس افزود: پروازهای عبوری تأثیرات بسیار مهمی بر توسعه صنعت هوانوردی و توسعه اقتصادی کشورها دارد به‌گونه‌ای که دو هزار ترافیک عبوری در لحظه رشد کشورهای اروپایی را به دنبال داشته است.

به گفته وی، ایران بهترین محور هوایی مواصلاتی اروپا به آسیا است اما متأسفانه تعدادی از مسیرهای عبوری بسته شده‌اند و تعدادی نیز به کشورهای همسایه انتقال یافته‌اند و حتی کشورهای افغانستان و ترکمنستان با ساخت مسیرهای زیبای هوایی توانسته‌اند میز بان خوبی برای عبور پروازها از آسمان خود باشند.

آغاز مرحله جدید پیش فروش

بلیت قطار از سه‌شنبه

فروش بلیت قطارهای مسافری، حداقل تاریخ‌های ۱۱ آذر لغایت ۱۵ دی ماه سال جاری از ساعت ۲۰:۸ روز سه‌شنبه ۲۱ آبان ماه آغاز می‌شود.

به گزارش روابط عمومی شرکت قطارهای مسافربری رجا، ناصر خبثیاری - رئیس هیات مدیره رجا- با اعلام این خبر افزود: فروش بلیت قطار در این دوره نیز به‌طور همزمان و یکسان از طریق دفاتر فروش و سیستم اینترنتی این شرکت (www.fajra.ir) انجام می‌شود.

وی گفت: خوشبختانه این روش فروش در طول چند ماه اخیر با توجه به کنترل‌ها و نظارت‌هایی که صورت گرفته مورد استقبال هموطنان قرار گرفته است.

وی خاطرنشان کرد: براساس این روش فروش، هرگونه موجودی بلیتی که در کلیه نمایندگی‌های فروش در سراسر کشور وجود داشته باشد در سیستم اینترنتی فروش نیز قابل مشاهده است.

مدیرعامل رجا افزود: فروش بلیت قطارهای بین‌المللی حداقل تاریخ‌های اعلام شده فوق نیز ساعت ۸:۳۰ روز چهارشنبه ۲۷ آبان ماه سال جاری از طریق کلیه دفاتر فروش بلیت قطار در سراسر کشور آغاز می‌شود.

وی از هموطنان درخواست کرد جهت کسب اطلاعات بیشتر در خصوص نشانی دفاتر فروش، قیمت بلیت و موجودی بلیت می‌توانند به صورت شبانه‌روزی با تلفن ۱۳۹ تماس گرفته یا به سایت اینترنتی این شرکت به نشانی www.fajra.ir مراجعه کنند.