



40 درصد محورهای راهی آذربایجان شرقی نیازمند بازسازی است

آذربایجان شرقی با دارا بودن 220 کیلومتر آزادراه، 292 کیلومتر بزرگراه، یک هزار و 36 کیلومتر راه اصلی و یک هزار و 775 کیلومتر راه فرعی و روستایی به عنوان یکی از شریان‌های اصلی حمل و نقل جاده‌ای کشور به شمار می‌آید.

آذربایجان شرقی با دارا بودن 220 کیلومتر آزادراه، 292 کیلومتر بزرگراه، یک هزار و 36 کیلومتر راه اصلی و یک هزار و 775 کیلومتر راه فرعی و روستایی به عنوان یکی از شریان‌های اصلی حمل و نقل جاده‌ای کشور به شمار می‌آید.

به گزارش خبرگزاری فارس از تبریز، امروزه دیگر اهمیت و نقش بسیار مهم شبکه حمل و نقل به عنوان یکی از زیرساخت‌های حیاتی هر کشور کاملاً شناخته شده است.

به یقین یکی از مهمترین معیارهای توسعه اقتصادی، اجتماعی یک جامعه، داشتن یک سیستم حمل و نقل مناسب و ایمن است و همواره فقدان یک شبکه حمل و نقل فراگیر و کارا به عنوان یکی از مهمترین دلایل عقب ماندگی جوامع مطرح بوده است.

منطقه آذربایجان به لحاظ شرایط ژئوفیزیک و ژئوپلیتیک از جمله مناطق مهم ایران است که همواره در طول تاریخ در روابط منطقه‌ای و بین‌المللی این سرزمین تأثیرگذار بوده است و در سند چشم انداز 20 سال نظام نیز این منطقه قرار است در ابعاد مختلف در بین کشورهای همجوار جایگاه رفیعی داشته باشد.

کوهستان‌ها، دشت‌ها و دره‌های زیبای آذربایجان موجب شده که این منطقه از نظر جاذبه‌های طبیعی نیز به عنوان یکی از ظرفیت‌های بزرگ جذب توریسم به شمار آید. به علاوه آذربایجان یکی از قطب‌های مهم صنعت و کشاورزی ایران است که سهم بالایی در تأمین کالاهای صنعتی و محصولات کشاورزی دیگر مناطق کشور را دارد.

بی‌شک برای استفاده از تمام این ظرفیت‌ها به زیرساخت‌های گسترده‌ای در ابعاد مختلف نیاز است که یکی از اصلی‌ترین آنها شبکه حمل و نقل داخلی و اتصال آن به شبکه‌های حمل و نقل بین‌المللی است.

تاریخچه وزارت راه

ساختار و سازمان وزارت راه و ترابری در طول مدتی که از فعالیت آن می‌گذرد به دلیل ضرورت‌های ملی به دفعات دچار تغییر و تحول شده است. در سال 1298 هجری قمری و در دوران سلطنت ناصرالدین‌شاه وزارت فواید عامه تأسیس شد و امور مربوط به احداث راه، پل و راهداری برعهده وزارتخانه مذکور گذاشته شد. این وزارتخانه تدریجاً در سال‌های پس از تأسیس به وظایف دیگری مانند تجارت و فلاحت پرداخته که به همین دلیل بعدها به نام "فواید عامه و تجارت و فلاحت" تغییر نام یافت. هزینه‌های راه‌سازی در این دوران با اخذ "باچ راه" که در راهدارخانه‌ها گرفته می‌شد تأمین می‌شده است و این مبلغ سالیانه از سه میلیون ریال تجاوز نمی‌کرد.

از سال 1304 اداره‌ای به نام "اداره کل طرق و شوارع" در وزارت فلاحت و تجارت و فواید عامه به منظور اقدام موثر برای ساختمان راه‌ها، نگهداری و بهره‌برداری تشکیل شد.

اداره کل طرق و شوارع، راه‌های کشور را به نواحی مختلف تقسیم و مسئولیتی برای اداره امور تعمیر و نگهداری آنها معین کرد.

تشکیل وزارت طرق و شوارع

در سال 1308 به موجب قانونی که از مجلس شورای ملی گذشت، اداره کل طرق و شوارع به وزارت طرق و شوارع تبدیل شد.

با تأسیس وزارت مذکور راه‌سازی در ایران گسترش یافت و با امکاناتی که تدریجاً فراهم شد برنامه‌ها و پروژه‌های راه‌سازی ادامه پیدا کرد.

در سال 1315 وزارت طرق و شوارع با تصویب مجلس شورای ملی به وزارت راه تغییر نام یافت.

تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری

در تاریخ 16/4/1353 به منظور اعمال سیاست جامع و هماهنگ برای ترابری کشور و توسعه و تجهیز، گسترش، نگهداری و ایجاد تاسیسات زیربنایی آن با توجه به مقتضیات توسعه اجتماعی، اقتصادی و عمرانی و دفاع ملی با رعایت قوانین مربوط نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری تغییر یافت.

در تاریخ 31 خرداد 1390 با رای مجلس و تایید شورای نگهبان، وزارت راه و ترابری با وزارت مسکن و شهرسازی ادغام و وزارت راه و شهرسازی تشکیل شد.

این وزارتخانه مسئول اداره امور حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی در محدوده داخلی کشور و ارتباطات ترابری میان ایران و دیگر کشورهای جهان بود.

هدف وزارت راه و ترابری عبارت بود از پی‌ریزی سیاست جامع و هماهنگ برای ترابری کشور، توسعه، تجهیز، گسترش، نگهداری و ایجاد تاسیسات زیربنایی آن با توجه به مقتضیات توسعه اقتصادی، اجتماعی و عمرانی و دفاع ملی. بدین ترتیب احداث راه‌های ارتباطی کشور اعم از زمینی (راه و راه‌آهن) و راه‌های آبی و فراهم آوردن وسایل ترابری و تنظیم مقررات استفاده صحیح از آنها تامین ترابری کشور جزو هدف اساسی این وزارت محسوب می‌شد.

در ادامه زیردربین بردن وضعیت زیرساخت‌های جاده‌ای آذربایجان شرقی به سراغ اروج‌علی علیزاده مدیرکل راه و شهرسازی آذربایجان شرقی که حوزه راه و ترابری نیز در حیطه مسئولیت وی به شمار می‌رود رفتیم که وی نیز این حوزه را نیازمند توجه ویژه دانست و گفت: با توجه به پشت سر گذاشتن زمستانی سرد و سنگین که یکی از پربارش‌ترین فصول سال را به دنبال داشت اکثر روسازی‌های راه‌های ارتباطی استان به خصوص در گردنه‌ها و نکات کوهستانی از بین رفته‌اند و نیازمند روکشی و بازسازی هستند.

علیزاده افزود: برای این امر بین 400 تا 500 میلیارد ریال اعتبار نیاز است تا تمام 40 درصد اشاره شده مورد ترمیم و بازسازی قرار گیرند.

وی در عین حال اعتبار اختصاصی برای امسال به این منظور را 100 تا 150 میلیارد ریال از محل اعتبارات استانی و ملی اعلام کرد و گفت: این اعتبار تنها اعتبار لازم برای بازسازی و روکشی راه‌های نیازمند به این امر است و اعتباری بسیار کم و ناکافی و همخوان با نیاز استان نیست.

علیزاده اضافه کرد: برای جلوگیری از متضرر شدن بیش از این اقدام به درزگیری و قیرپاشی کرده‌ایم تا حداقل وضع موجود را ساماندهی کنیم.

6 درصد اعتبارات حوزه راه باید به بخش نگهداری اختصاص یابد

وی با اشاره به اینکه شش درصد اعتبارات حوزه راه باید به بخش نگهداری اختصاص یابد، گفت: اعتبارات سال گذشته این بخش 120 میلیارد ریال بود.

علیزاده وجود نارسایی در زیرساخت راه‌های آذربایجان شرقی را تایید کرد و از تلاش مجموعه تحت مدیریتش با حداقل داشته‌ها برای کاهش این نارسایی‌ها خبر داد.

وی یادآور شد: به محض مساعد بودن شرایط جوی اکیپ‌های راه و ترابری برای بازسازی و انجام اقدامات لازم و هموار کردن راه‌های استان برای تردد وسایل نقلیه اقدامات لازم را انجام می‌دهند.

باوجود اظهارات مدیرکل راه و شهرسازی که با توجه به حضور مستقیم ایشان در حوزه راه آذربایجان شرقی طی سال‌های گذشته به نظر می‌رسد در اکثر راه‌های استان در حوزه برون شهری همانطور که حسن فرجی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی استان نیز پیش از این در گفت‌وگو با خبرنگار فارس در تبریز گفته بود: اختصاص 95 درصد حمل و نقل بار و مسافر به بخش زمینی، توجه ویژه به این بخش را می‌طلبد؛ در حالی که هنوز جاده‌های استان به صورت سنتی و دستی کنترل می‌شوند و تکنولوژی و کنترل ثابت حداقل سرعت در آنها ورود نکرده است.

وی با اشاره به اینکه سطح سرویس جاده‌ها ارتباط مستقیم با مسائل ترافیکی دارد، گفت: نواقص جاده‌ها اعم از نبود علائم هشداردهنده، نبود حفاظ در اطراف جاده‌ها، نبود خط‌کشی، داشتن ایراد و اشکال در سطح آسفالت جاده و ... نقش قابل توجهی در حوادث رانندگی و بروز خسارات مالی و جانی برای شهروندان را فراهم می‌آورند.

باید توجه داشت که عدم توجه به این زیرساخت‌ها باعث به خطر افتادن جان هموطنانمان در این جاده‌های پرتردد می‌شود و شاید بروز یک حادثه و به یادگار گذاشتن خسارات جبران‌ناپذیر نه تنها خاطر خانواده بلکه جامعه‌ای را مکدر سازد.

پس لزوم توجه به انجام اقدامات لازم در این بخش از سوی تمام مسئولان ذیربط ضروری به نظر می‌رسد.