

**مدیرعامل شرکت ساخت وتوسعه زیربنای حمل‌ونقل اعلام کرد**

## ساخت ۳۹۵۰ کیلومتر مسیر جدید ترانزیتی تا ۱۴۰۰



**سهیلا یادگاری**
**خبرنگار**

مدیرعامل شرکت ساخت وتوسعه زیربنای حمل‌ونقل گفت: مسیرهای جدید حمل و نقل شامل مسیرهای ریلی، آزادراهی و بزرگراهی است که بخشی از آن امسال و بخش دیگر سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد و مسیرهای جدید کریدورهای ترانزیتی کشور تا تکمیل می‌کنند.

به گزارش «ایران»، خیرالله خادمی در نشست خبری با اشاره به اینکه ۸ پروژه ریلی، ۹ آزادراه و ۳۲ محور بزرگراهی در دست ساخت است گفت: این پروژه‌ها در جهت کمک به رونق تولید در اولویت ساخت قرار دارند.

در حال حاضر ۳۴۰۰ کیلومتر مسیر ریلی در کشور در حال اجراست که به گفته خادمی ۸ پروژه به طول ۱۵۶۰ کیلومتر در اولویت ساخت است و پروژه‌هایی هستند که پیشرفت فیزیکی بالایی دارند و به جهش تولید کمک می‌کنند. همچنین ۱۳۴۵ کیلومتر آزادراه هم در حال ساخت است که ۶۵۱ کیلومتر آن امسال یا سال آینده تحویل داده می‌شود. از مجموع ۷۸۰۰ کیلومتر مسیر بزرگراهی ۱۷۶۱ کیلومتر آن تا سال ۱۴۰۰ ساخته می‌شود که شامل ۷۷ پروژه است. به گفته وی، در مجموع ۳ هزار و ۹۵۶ کیلومتر مسیر جدید ریلی، آزادراهی و بزرگراهی تا سال ۱۴۰۰ در کشور احداث خواهد شد. خادمی ارزش روز هزینه مجموع پروژه های ساخت مسیرهای جدید حمل و نقلی را ۳۵۱ هزار میلیارد تومان برآورده کرد که بیشتر آن منابع دولتی است.

■ **ابرپروژه آزادراهی در کریدور شمال- جنوب**

مدیرعامل شرکت ساخت با

اشاره به اینکه ۳۰۰ کیلومتر آزادراه از ابتدای امسال به بهره‌برداری رسیده است، گفت: در مسیرهای آزادراهی و ابرپروژه ای که پنجشنبه به بهره‌برداری می‌رسد، آزادراه ۶ خطه کنار گذر شرقی اصفهان به طول ۶۳ کیلومتر است. تا امروز ۷۰۰ میلیارد تومان در پروژه هزینه شده است که برآورد می‌شود هزینه نهایی به ۱۳۰۰ میلیارد تومان افزایش یابد.

این کریدور بخشی از کریدور ترانزیتی جنوب به شمال است که در مرکز کشور قرار دارد و نقش مهمی در تردد و حمل بار و کالا دارد.

■ **مزیت‌های آزادراه**

آنطور که مدیرعامل شرکت ساخت اظهار کرد، آزادراه کنار گذر شرقی اصفهان، ۸۰ دقیقه زمان سفر از مسیر شمال به جنوب را کاهش می‌دهد و ۳۵ کیلومتر اتصال مسیر شمال به جنوب را کوتاه می‌کند. به این ترتیب این مسیر مؤثری در اقتصاد کلان ایفا می‌کند و سالانه ۲۵۰ نفر تلفات انسانی در کریدور شمال- جنوب را کاهش می‌دهد. همچنین در دوره ای ۲۰ ساله، این مسیر تولید ۲ میلیون تن آلاینده‌های زیست محیطی را کم می‌کند.

افزایش توزیع بار، کمک به

اقتصاد منطقه، افزایش گردشگری، از

مزیت‌های محلی ومنطقه‌ای آزادراه

کنارگذر شرقی اصفهان است. این آزادراه

ترافیک سنگین عبور و مرور از جنوب به

شمال در شهر اصفهان را به حاشیه شهر

می‌برد.

■ **قطار برقی اصفهان-تهران**

مدیرعامل شرکت ساخت وتوسعه زیربنای حمل و نقل کشور درباره

راه‌آهن برقی تهران- قم، اصفهان هم گفت: موانع پروژه رفع شده است و کارگاه فعال است؛ چینی‌ها به خاطر کرونا نوروز امسال رفته بودند، اما برگشتند و کار این پروژه در حال اجراست. این خط ریلی به دو بخش اصفهان تا قم و قم تا تهران تقسیم شده است که اصفهان تا قم ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و ساخت آن حدود ۵ تا ۶ سال به طول می‌انجامد.

وی گفت: تا امروز از سوی سازمان برنامه و بودجه ۱۵ هزار میلیارد تومان اعتبار در سال جاری به ما ابلاغ شده است که ۱۱ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان آن نقدی و اسناد خزانه اسلامی است که عموماً برای بخش ریلی و آزادراهی است. آزادراه کنارگذر جنوبی تهران، آزادراه خرم آباد ، بروجرد، آزادراه متجبل، رودبار، آزادراه ایزدخواست، شیراز، آزادراه تبریز، صوفیان، آزادراه

دولت افغانستان افتتاح آن به آذرمه

مؤکول شد.

یکی از اهداف وزارت راه و شهرسازی

در بخش توسعه ریلی کشور اتصال

راه‌آهن و شبکه ریلی به کشورهای

همسایه است. یکی از کریدورهایی که

در شبکه ریلی مورد توجه است، کریدور

ترانزیتی شرق - غرب است، راه‌آهن

خواف، هرات به طول ۲۲۰ کیلومتر تا

شهر هرات افغانستان حلقه مفقوده

این کریدور است. راه‌آهن خواف، هرات

در کنار اتصال ایران به افغانستان بخشی

از کریدور ریلی ترانزیتی شرق - غرب

است. در ادامه هم کشور افغانستان

هرات را به مزار شریف متصل می‌کند

بنابراین با تکمیل خواف، هرات کریدور

ریلی شرقی- غربی خواهیم داشت که

چین، ترکمنستان و قزاقستان را به

ایران متصل می‌کند.

توافق دو کشور و از محل اختصاص منابع برای کمک به توسعه افغانستان تأمین شده است. دو قطعه اول به طول ۷۷ کیلومتر در خاک ایران ساخته شد، قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر توسط ایران در خاک افغانستان ساخته شد، همچنین ایستگاه روزنگ نیز در انتهای قطعه سوم توسط ایران تکمیل شد و قطعه چهارم به طول ۸۰ کیلومتر توسط

طرف افغانستانی تکمیل شد.

به گفته خادمی، ارزش امروز قطعه

سوم که در خاک افغانستان ساخته شد

حدافل ۱۱۰ میلیارد تومان است. برای

کل قطعات یک تا سه در خط آهن

خواف، هرات ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه

شده که ارزش روز آن ۲۵۰۰ میلیارد

تومان است. مدیرعامل شرکت ساخت

گفت: قرار بود ریل خواف- هرات آخر

آبان افتتاح شود اما به علت درخواست

دولت افغانستان افتتاح آن به آذرمه

مؤکول شد.

یکی از اهداف وزارت راه و شهرسازی

در بخش توسعه ریلی کشور اتصال

راه‌آهن و شبکه ریلی به کشورهای

همسایه است. یکی از کریدورهایی که

در شبکه ریلی مورد توجه است، کریدور

ترانزیتی شرق - غرب است، راه‌آهن

خواف، هرات به طول ۲۲۰ کیلومتر تا

شهر هرات افغانستان حلقه مفقوده

این کریدور است. راه‌آهن خواف، هرات

در کنار اتصال ایران به افغانستان بخشی

از کریدور ریلی ترانزیتی شرق - غرب

است. در ادامه هم کشور افغانستان

هرات را به مزار شریف متصل می‌کند

بنابراین با تکمیل خواف، هرات کریدور

ریلی شرقی- غربی خواهیم داشت که

چین، ترکمنستان و قزاقستان را به

ایران متصل می‌کند.

توافق دو کشور و از محل اختصاص منابع برای کمک به توسعه افغانستان تأمین شده است. دو قطعه اول به طول ۷۷ کیلومتر در خاک ایران ساخته شد، قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر توسط ایران در خاک افغانستان ساخته شد، همچنین ایستگاه روزنگ نیز در انتهای قطعه سوم توسط ایران تکمیل شد و قطعه چهارم به طول ۸۰ کیلومتر توسط

طرف افغانستانی تکمیل شد.

به گفته خادمی، ارزش امروز قطعه

سوم که در خاک افغانستان ساخته شد

حدافل ۱۱۰ میلیارد تومان است. برای

کل قطعات یک تا سه در خط آهن

خواف، هرات ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه

شده که ارزش روز آن ۲۵۰۰ میلیارد

تومان است. مدیرعامل شرکت ساخت

گفت: قرار بود ریل خواف- هرات آخر

آبان افتتاح شود اما به علت درخواست

دولت افغانستان افتتاح آن به آذرمه

مؤکول شد.

یکی از اهداف وزارت راه و شهرسازی

در بخش توسعه ریلی کشور اتصال

راه‌آهن و شبکه ریلی به کشورهای

همسایه است. یکی از کریدورهایی که

در شبکه ریلی مورد توجه است، کریدور

ترانزیتی شرق - غرب است، راه‌آهن

خواف، هرات به طول ۲۲۰ کیلومتر تا

شهر هرات افغانستان حلقه مفقوده

این کریدور است. راه‌آهن خواف، هرات

در کنار اتصال ایران به افغانستان بخشی

از کریدور ریلی ترانزیتی شرق - غرب

است. در ادامه هم کشور افغانستان

هرات را به مزار شریف متصل می‌کند

بنابراین با تکمیل خواف، هرات کریدور

ریلی شرقی- غربی خواهیم داشت که

چین، ترکمنستان و قزاقستان را به

ایران متصل می‌کند.

توافق دو کشور و از محل اختصاص منابع برای کمک به توسعه افغانستان تأمین شده است. دو قطعه اول به طول ۷۷ کیلومتر در خاک ایران ساخته شد، قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر توسط ایران در خاک افغانستان ساخته شد، همچنین ایستگاه روزنگ نیز در انتهای قطعه سوم توسط ایران تکمیل شد و قطعه چهارم به طول ۸۰ کیلومتر توسط

طرف افغانستانی تکمیل شد.

به گفته خادمی، ارزش امروز قطعه

سوم که در خاک افغانستان ساخته شد

حدافل ۱۱۰ میلیارد تومان است. برای

کل قطعات یک تا سه در خط آهن

خواف، هرات ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه

شده که ارزش روز آن ۲۵۰۰ میلیارد

تومان است. مدیرعامل شرکت ساخت

گفت: قرار بود ریل خواف- هرات آخر

آبان افتتاح شود اما به علت درخواست

دولت افغانستان افتتاح آن به آذرمه

مؤکول شد.

یکی از اهداف وزارت راه و شهرسازی

در بخش توسعه ریلی کشور اتصال

راه‌آهن و شبکه ریلی به کشورهای

همسایه است. یکی از کریدورهایی که

در شبکه ریلی مورد توجه است، کریدور

ترانزیتی شرق - غرب است، راه‌آهن

خواف، هرات به طول ۲۲۰ کیلومتر تا

شهر هرات افغانستان حلقه مفقوده

این کریدور است. راه‌آهن خواف، هرات

در کنار اتصال ایران به افغانستان بخشی

از کریدور ریلی ترانزیتی شرق - غرب

است. در ادامه هم کشور افغانستان

هرات را به مزار شریف متصل می‌کند

بنابراین با تکمیل خواف، هرات کریدور

ریلی شرقی- غربی خواهیم داشت که

چین، ترکمنستان و قزاقستان را به

ایران متصل می‌کند.

توافق دو کشور و از محل اختصاص منابع برای کمک به توسعه افغانستان تأمین شده است. دو قطعه اول به طول ۷۷ کیلومتر در خاک ایران ساخته شد، قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر توسط ایران در خاک افغانستان ساخته شد، همچنین ایستگاه روزنگ نیز در انتهای قطعه سوم توسط ایران تکمیل شد و قطعه چهارم به طول ۸۰ کیلومتر توسط

طرف افغانستانی تکمیل شد.

به گفته خادمی، ارزش امروز قطعه

سوم که در خاک افغانستان ساخته شد

حدافل ۱۱۰ میلیارد تومان است. برای

کل قطعات یک تا سه در خط آهن

خواف، هرات ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه

شده که ارزش روز آن ۲۵۰۰ میلیارد

تومان است. مدیرعامل شرکت ساخت

گفت: قرار بود ریل خواف- هرات آخر

آبان افتتاح شود اما به علت درخواست

دولت افغانستان افتتاح آن به آذرمه

مؤکول شد.

یکی از اهداف وزارت راه و شهرسازی

در بخش توسعه ریلی کشور اتصال

راه‌آهن و شبکه ریلی به کشورهای

همسایه است. یکی از کریدورهایی که

در شبکه ریلی مورد توجه است، کریدور

ترانزیتی شرق - غرب است، راه‌آهن

خواف، هرات به طول ۲۲۰ کیلومتر تا

شهر هرات افغانستان حلقه مفقوده

این کریدور است. راه‌آهن خواف، هرات

در کنار اتصال ایران به افغانستان بخشی

از کریدور ریلی ترانزیتی شرق - غرب

است. در ادامه هم کشور افغانستان

هرات را به مزار شریف متصل می‌کند

بنابراین با تکمیل خواف، هرات کریدور

ریلی شرقی- غربی خواهیم داشت که

چین، ترکمنستان و قزاقستان را به

ایران متصل می‌کند.

توافق دو کشور و از محل اختصاص منابع برای کمک به توسعه افغانستان تأمین شده است. دو قطعه اول به طول ۷۷ کیلومتر در خاک ایران ساخته شد، قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر توسط ایران در خاک افغانستان ساخته شد، همچنین ایستگاه روزنگ نیز در انتهای قطعه سوم توسط ایران تکمیل شد و قطعه چهارم به طول ۸۰ کیلومتر توسط

طرف افغانستانی تکمیل شد.

به گفته خادمی، ارزش امروز قطعه

سوم که در خاک افغانستان ساخته شد

حدافل ۱۱۰ میلیارد تومان است. برای

کل قطعات یک تا سه در خط آهن

خواف، هرات ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه

شده که ارزش روز آن ۲۵۰۰ میلیارد

تومان است. مدیرعامل شرکت ساخت

گفت: قرار بود ریل خواف- هرات آخر

آبان افتتاح شود اما به علت درخواست

دولت افغانستان افتتاح آن به آذرمه

مؤکول شد.

یکی از اهداف وزارت راه و شهرسازی

در بخش توسعه ریلی کشور اتصال

راه‌آهن و شبکه ریلی به کشورهای

همسایه است. یکی از کریدورهایی که

در شبکه ریلی مورد توجه است، کریدور

ترانزیتی شرق - غرب است، راه‌آهن

خواف، هرات به طول ۲۲۰ کیلومتر تا

شهر هرات افغانستان حلقه مفقوده

این کریدور است. راه‌آهن خواف، هرات

در کنار اتصال ایران به افغانستان بخشی

از کریدور ریلی ترانزیتی شرق - غرب

است. در ادامه هم کشور افغانستان

هرات را به مزار شریف متصل می‌کند

بنابراین با تکمیل خواف، هرات کریدور

ریلی شرقی- غربی خواهیم داشت که

چین، ترکمنستان و قزاقستان را به

ایران متصل می‌کند.

توافق دو کشور و از محل اختصاص منابع برای کمک به توسعه افغانستان تأمین شده است. دو قطعه اول به طول ۷۷ کیلومتر در خاک ایران ساخته شد، قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر توسط ایران در خاک افغانستان ساخته شد، همچنین ایستگاه روزنگ نیز در انتهای قطعه سوم توسط ایران تکمیل شد و قطعه چهارم به طول ۸۰ کیلومتر توسط

طرف افغانستانی تکمیل شد.

به گفته خادمی، ارزش امروز قطعه

سوم که در خاک افغانستان ساخته شد

حدافل ۱۱۰ میلیارد تومان است. برای

کل قطعات یک تا سه در خط آهن

خواف، هرات ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه

شده که ارزش روز آن ۲۵۰۰ میلیارد

تومان است. مدیرعامل شرکت ساخت

گفت: قرار بود ریل خواف- هرات آخر

آبان افتتاح شود اما به علت درخواست

دولت افغانستان افتتاح آن به آذرمه

مؤکول شد.

یکی از اهداف وزارت راه و شهرسازی

در بخش توسعه ریلی کشور اتصال

راه‌آهن و شبکه ریلی به کشورهای

همسایه است. یکی از کریدورهایی که

در شبکه ریلی مورد توجه است، کریدور

ترانزیتی شرق - غرب است، راه‌آهن

خواف، هرات به طول ۲۲۰ کیلومتر تا

شهر هرات افغانستان حلقه مفقوده

این کریدور است. راه‌آهن خواف، هرات

در کنار اتصال ایران به افغانستان بخشی

از کریدور ریلی ترانزیتی شرق - غرب

است. در ادامه هم کشور افغانستان

هرات را به مزار شریف متصل می‌کند

بنابراین با تکمیل خواف، هرات کریدور

ریلی شرقی- غربی خواهیم داشت که

چین، ترکمنستان و قزاقستان را به

ایران متصل می‌کند.

توافق دو کشور و از محل اختصاص منابع برای کمک به توسعه افغانستان تأمین شده است. دو قطعه اول به طول ۷۷ کیلومتر در خاک ایران ساخته شد، قطعه سوم به طول ۶۳ کیلومتر توسط ایران در خاک افغانستان ساخته شد، همچنین ایستگاه روزنگ نیز در انتهای قطعه سوم توسط ایران تکمیل شد و قطعه چهارم به طول ۸۰ کیلومتر توسط

طرف افغانستانی تکمیل شد.

به گفته خادمی، ارزش امروز قطعه

سوم که در خاک افغانستان ساخته شد

حدافل