استقامت
هفته نامه

صاحب امتیاز و مدیر مسوول: سید نظام‌الدین نعمت‌ا... زاده
جانشین مدیرمسوول: مهدی محبی کرمانی
سردبیر: محمد لطیف‌کار

دبیر تحریریه: اسما پورزنگی‌آبادی
دبیر گروه فرهنگ و هنر: رضا شمسی
همکار بازرگانی: زهرا محمدی

صفحه آرایی: معین فروزنده
نشانی: کرمان - شهرک باهنر، خیابان بحرالعلوم، کوچه ۱۴، مجتمع مس، بلوک ۶، طبقه اول شرقی.

کدپستی: ۷۶۱۸۷۶۵۵۲۱
تلفکس: ۳۲۴۵۹۵۴۹
لیتوگرافی و چاپ: کارمانیا

تماس با سردبیر: mlatifk@gmail.com
www.esteghamatnews.ir

پروندهٔ پیاده‌مداری کرمان در کارگروه مشورتی شهرداری گشوده شد

وعدهٔ فرش قرمز برای عابر پیاده

اسما پورزنگی‌آبادی

«شهرها محل سکونت انسان‌ها هستند و ما انسان‌ها پیاده رو هستیم. همان‌طور که ماهی باید شنا کند و پرنده باید پرواز کند یا گوزن باید بدود ما هم باید راه برویم». شاید این سخنرانی معروف «لاریکه پنالوسا» شهردار بوگوتا پایتخت کلمبیا را شنیده‌اید. آنجا که برای حاضرین می‌گوید چه‌طور فکر می‌کرد و به چه فکر می‌کرد که توانست یک شهر آفت‌زده و دود زده و رو به اضمحلال در تصرف خودروها را به مکانی شاد و آرام و زیبا برای زیستن و با کرامت زیستن انسان‌ها تبدیل کند. او توانست عرصه را چنان بر خودروها تنگ کند که زندگی به بوگوتا برگردد. او با کارهای خود، یک نمونه‌ی بین‌المللی از شهری که عابرپیاده را تحقیر نمی‌کند هم به دنیا عرضه کرد و در این سخنرانی معروف خود صراحتا می‌گوید که «برای فضا برای مردم جنگیدیم!». «مبارزه‌ی بسیار سختی داشتیم تا فضایی را از خودروهایی بگیریم که برای دهه‌ها حتی در پیاده‌روها پارک می‌کردند. من پیش از این مبارزه، موهایم سیاه بود».

و حالا شهر کرمان تکان‌های کوچکی را برای شروع این مبارزه‌ی سخت آغاز کرده است آن هم در دوره‌ای که بیش‌ترین تعداد زیرگذر و روگذرها در این شهر اجرا شده یا در حال اجراست. بعد از برنامه‌ای که پاییز سال گذشته شهردار به مردم و شورا ارایه کرد و در آن از احترام خود به عابران پیاده سخن گفت، اکنون کارگروه مشورتی معماری و شهرسازی شهرداری کرمان است که کار خود در این حوزه را آغاز کرده و دارد به این فکر می‌کند که چه‌طور می‌توان این شهر را پیاده‌پذیر کرد؟ این کارگروه، در ابتدای کار خود، دست روی چهارراه طهماسب‌آباد (سمیه) گذاشته است. تقاطعی که دو سال پیش، تا مرز برچیده شدن و روگذر شدن پیش رفت ولی کارشناسان با اعتراضات خود، جلوی نابودی آن را گرفتند. این چهارراه حالا با طرح تازه‌ای که برای آن پیشنهاد شده، بار دیگر خود را به سرخط خبرها آورده است. طرحی که رضا ناصری، معمار و دبیر این کارگروه تهیه کرده و در جریان آن، راستگردهای منتهی به چهارراه احتمالا مسدود می‌شود، عرض معابر برای خودروها کم می‌شود، خط‌کشی و سنگ‌فرش و مبلمان و نور و چراغ راهنمای ویژه عابر و دوچرخه نصب و همه چیز مهیا می‌شود تا پیاده‌ها، دوچرخه‌سواران، معلولان و سالمندان، کمی از سهم خود از این شهر را از چرخ خودروها پس بگیرند. این طرح مدتی پیش به‌طور موقت روی زمین آمد.

شروع ماجرای طهماسب‌آباد

ماجرای طهماسب‌آباد از روزی جدی‌تر شد که تعدادی پیش‌آمدگی در چهارراه ایجاد و عرض خیابان کم شد، در پنج روزی که این تغییرات اعمال شد، همه چیز به گفته‌ی ناصری خوب پیش می‌رفت تا این‌که گام بعدی اجرا و در راستای آن، راستگرد فردوسی به شریعتی مسدود شد. این تغییرات، اندک و آزمایشی بود. می‌خواستند امتحان کنند که اگر این چهارراه برای عابران و دوچرخه‌ها روان شود، برای خودروها؛ این سلاطین بی‌رقیب خیابان‌های شهر، چه پیش خواهد آمد؟ بنا به گزارشی که محمدعلی قنبری؛ معاون حمل‌ونقل و امور زیربنایی شهردار در کارگروه ارایه می‌کند، پلیس در این‌باره نامه‌ای به شهرداری فرستاده و از تبعات این اقدام بر افزایش ترافیک و نارضایتی مردم و برخی مسئولان گفته و خواستار برگرداندن چهارراه به وضعیت قبل آن شده است. پس از این نامه‌ی پلیس، چهارراه به حالت قبل برمی‌گردد و حالا طرح روی میز کارگروه قرار می‌گیرد تا درباره‌ی آن هم‌اندیشی شود. محمدحسین انجم‌شعاع و علیرضا حکاک‌زاده دو تن از متخصصان ترافیک کرمان که، هم در شهرداری و استانداری کرمان مسئولیت‌های مهمی داشته‌اند و هم در دانشگاه‌های کرمان تدریس می‌کنند با این طرح چندان موافق نیستند.

طرح نیازمند مطالعات ترافیکی است

انجم‌شعاع می‌گوید: «مرور این طرح از لحاظ ترافیکی در این جلسه نتیجه‌ای نمی‌دهد چون ترافیک یک علم است و سر و کارش با اعداد و ارقام است. وقتی می‌گوییم ۲۵ درصد عرض معبر کم شود، باید آن را در نرم‌افزار مدل کنیم تا نتایج را ببینیم. این طرح در حوزه‌ی معماری و شهرسازی نیست که بخواهیم اینجا آن را مطرح کنیم». او می‌افزاید: «ما همه رویکرد پیاده‌مداری شهر را قبول داریم اما مگر پیش از این، درباره‌ی پیاده‌راه کردن میدان‌های ارگ و شورا صحبت نکرده بودیم؟ چرا حالا ناگهان سراغ این چهارراه آمدید آن هم با اتفاقاتی که در آزادی و باغ‌ملی افتاده است؟». اشاره‌ی او به زیرگذر و روگذری است که در این دو نقطه‌ی قبل و بعد از طهماسب‌آباد اجرا شده و به قضاوت بسیاری، دو پروژه‌ی ناموفق ترافیکی هستند. انجم‌شعاع سپس می‌پرسد: «چرا این چهارراه را به‌صورت یک نقطه دیده‌اید؟ مگر شروع حرکت شهروندان از همین یک نقطه است؟!».

ناصری در پاسخ به او می‌گوید که برای پیاده‌پذیری شهر، باید از همین اقدامات کوچک و نقطه به نقطه شروع کنیم و سپس خطاب به انجم‌شعاع اظهار می‌کند: «من این شدت حرارت انتقاد شما را درک نمی‌کنم. الان زیرگذر آزادی به بهره‌برداری رسیده؛ چرا درباره‌ی آن چیزی نمی‌گویید که ترافیک را تا بهمنیار و پروین اعتصامی و خواجو و جهاد قفل کرده است؟ چرا این وضعیت را این‌قدر راحت می‌پذیرید و از آن با شدت انتقاد نمی‌کنید؟». انجم‌شعاع اما در پاسخ به او یادآوری می‌کند که نسبت به برخی اشتباهات از جمله پروژه‌ی آزادی در گذشته اعلام موضع کرده و تاکید دارد که اگر انتقاد می‌کند برای آن است تا اکنون مثل آن دوران عمل نشود. نظر نهایی انجم‌شعاع درباره‌ی این طرح این است: «مطالعات ترافیکی آن باید انجام شود و آماربرداری صورت گیرد و مدل شود و سپس درباره‌ی آن تصمیم بگیریم». او البته اعلام می‌کند که پیاده‌راه سازی و عرض خیابان را به نفع عابرپیاده کم کردن عالی است اما در محل مناسب خود باید اجرا شود.

در شبکهٔ حمل‌ونقل دست‌کاری نمی‌کنیم

ناصری سپس طرح خود را ارایه می‌کند و توضیح می‌دهد: «ما در این شهر مشکل ترافیک داریم و باید به‌دنبال این باشیم که راه‌حل آن چیست؟ آیا باید بگذاریم شهر را بکُشد یا راهی وجود دارد؟ اگر هست آن راه کدام است؟ پاسخ من به این پرسش‌ها این است: خیابان تک‌کاربری را تغییر دهیم. این هم، مقدار زیادی آهن‌درمانی نیاز دارد و مقدار زیادی پیاده‌پذیری دارد که در راستای آن، کیفیت محیط بالا برود تا عابر پیاده رغبت کند بیرون بیاید». او می‌افزاید: «من معتقدم که عابرپیاده باید در شهر صاحب‌خانه شود اما الان طفیلی است. شخصیت و شان عابر پیاده را در این شهر خرد کرده‌ایم. حالا باید قالی قرمز جلوی پایش بیاندازیم». او جزییات طرح و مبانی نظری که برای تهیه‌ی آن ملاک قرار داده را برای حاضران شرح می‌دهد و تاکید می‌کند: «کار ما روی هندسه‌ی تقاطع است و طراحی سیستم انجام ندادیم بلکه هندسه‌ی آن را طوری اصلاح می‌کنیم که عابر پیاده و دوچرخه زیر ماشین‌ها نروند». او خطاب به مخالفان می‌گوید: «طرح ما دست‌کاری در شبکه‌ی حمل‌ونقل نیست. نمی‌دانم با چه چیزی دارید مقابله می‌کنید؟».

طرح ضدعابر پیاده است

دکتر عباس مسعودی؛ استاد دانشگاه هم با طرح این سوال که آیا حذف راستگرد خوب است یا نه؟ در بخشی از سخنان خود می‌گوید: «این طرح ضدعابر پیاده است چون دوچرخه و عابر با هم دیده شده‌اند در صورتی که دوچرخه نیز، برای عابرپیاده خطرناک است. از طرفی، مسیر به نام دوچرخه اما به‌کام موتورسیکلت است».

نگاه نقطه‌ای به ترافیک مضر است

حکاک‌زاده هم مخالفت‌های خود را با این توضیحات اعلام می‌کند: «نگاه این طرح، نقطه‌ای است در صورتی که در ترافیک باید شبکه را دید. ما در یک شبکه‌ی کامل ترافیکی معادلات تعادل جریان در شبکه را داریم. در آزادی این تعادل روی زمین را با ساخت زیرگذر به هم زدیم و بخشی از ترافیک را به زیرگذر بردیم و سرعت خودرو را زیاد کردیم. می‌بینید که چه اتفاقی افتاده است. قبلا درباره‌ی تقاطع‌های اطراف، قفل شدن ترافیک را پیش‌بینی کرده بودیم». وی می‌افزاید: «اگر نگاه نقطه‌ای داشته باشیم، چهارراه طهماسب‌آباد با توسعه‌ی پیاده‌راه گلوگاه می‌شود. شما کار را از بدترین نقطه‌ی شهر شروع کردید در صورتی که باید چنین طرحی را در جایی اجرا کنید که طول خیابان هم برای عابر پیاده آماده باشد نه که مثل الان، طول خیابان‌های منتهی به چهارراه مملو از حرکت ترافیک است و دو طرف آن پارک خودرو را داریم».

قنبری معاون شهردار هم به‌عنوان یکی دیگر از مخالفان این طرح با این پرسش که چرا همین اول کار باید سراغ کلیدی‌ترین چهارراه شهر برویم؟ تذکر می‌دهد: «در باغ‌ملی و آزادی که ترافیک را نقطه‌ای حل کردیم آیا وضع بهتر شد یا بدتر؟ آمدیم یک نقطه را اصلاح کنیم، اطراف اوضاع خراب شد و این طرح هم مثل همان است». پیشنهاد قنبری هم این است که طرح مدل‌سازی شود سپس درباره‌ی آن تصمیم بگیرند.

سیستم حمل‌ونقل ترکیبی مشکل را حل می‌کند

در این جلسه، ناصری و حکاک‌زاده، درباره‌ی طبقه‌بندی خیابان شریعتی در طرح‌های بالادستی که شریانی است یا نقش ویژه برای آن دیده شده هم به اختلاف‌نظر جدی برخوردند. دو نگاه نسبتا متفاوت که سرنوشت و آینده‌ی شریعتی بسته به هر کدام از آن متفاوت خواهد بود. ناصری از نقش ویژه‌ی شریعتی می‌گوید و حکاک‌زاده با رد آن تصریح می‌کند که چنین چیزی در طرح جامع حمل‌ونقل ترافیک نداریم و شریعتی شریانی است چون نقش جابه‌جایی دارد. او اظهار می‌کند: «در هیچ آیین‌نامه‌ای خیابان با عملکرد ویژه نداریم». او بیان می‌کند: «در طرح‌های بالادستی، شریعتی چون نقش جابه‌جایی و جاذبه را دارد شریانی است ولی عملکرد دوگانه دارد. حالا وقتی دو شریانی به هم می‌رسند و تقاطع ایجاد می‌کنند هر اقدامی که در آن محل انجام شود در طول صف ترافیک اثر می‌گذارد».

رامین ارجمندکرمانی عضو شورای شهر کرمان هم در این‌باره خطاب به حکاک‌زاده می‌گوید: «این‌که شریعتی نقش ویژه داشته باشد نافی آن نیست که جزو طبقه‌بندی معابر اصلی قرار نگیرد. من در این زمینه با شما اختلاف‌نظر دارم و معتقدم نقش اجتماعی شریعتی پررنگ‌تر از نقش جابه‌جایی آن است. نقش ویژه می‌تواند به آن معنا باشد که با نگاه خاص شریعتی را ببینیم وگرنه این خیابان نه ۱۰۰ درصد شریانی است و نه ۱۰۰ درصد محلی. چندنقشی است و باید نگاهی متفاوت با شریانی صرف به آن داشته باشیم».

حکاک‌زاده سپس اظهار می‌کند: «ما ۳۰ سال جنگیدیم تا تفکر طبقه‌بندی راه‌های شهری و علمی بودن مهندسی ترافیک را برای متولیان ثابت کنیم که متاسفانه خیلی موفق هم نبودیم». وی نظر خود برای حل مشکل ترافیک کرمان را اعلام و خطاب به ناصری اظهار می‌کند: «شما می‌گویید پیاده‌محوری، ما می‌گوییم حمل‌ونقل انسان‌محور؛ که پیاده از یکی از انواع سفرهای این نوع حمل‌ونقل است. ما معتقدیم انسان‌ها را که کرامت دارند باید با احترام سوار وسیله‌ی نقلیه‌ای امن و سریع کنیم. شهر ۱۳ هزار هکتاری کرمان را نمی‌توان پیاده‌راه کرد. باید حمل‌ونقل ترکیبی را سامان دهیم که هم دوچرخه و هم پیاده و هم حمل‌ونقل عمومی ایمن و سریع به شهروندان سرویس بدهد».

نگاه موضعی به مسائل شهری درست نیست

دکتر نیما جهان‌بین؛ استاد دانشگاه هم در این‌باره نظر می‌دهد و می‌گوید: «من با این طرح وقتی آشنا شدم که در خیابان اقداماتی صورت گرفته بود اما مدتی بعد شهرداری آن را جمع کرد که این، به نظر من کار نادرستی بود». وی می‌افزاید: «اگر فرض کنیم که هنوز طرح روی زمین نیامده اما باید بگوییم که به‌طور کلی، به این طرح نقد دارم چرا که من هم با نگاه موضعی به مسائل شهری مخالفم. مسئله‌ی ترافیک طهماسب‌آباد ابعاد مختلفی دارد و با اقدام نک‌بعدی شاید نتایج خوبی به دست نیاید».

وی با بیان این‌که امروز ادبیات شهری تغییر کرده است، می‌افزاید: «

این‌که خیابانی مثل شریعتی را شریانی بدانیم یا نه؟ مسئله‌ی شهرسازی امروز نیست بلکه این‌طور به شریعتی نگاه می‌شود که یکی از خیابان‌های محوری بافت مرکزی و تاریخی یک شهر محسوب می‌شود».

جهان‌بین ادامه می‌دهد: «در شریعتی و بهشتی اصلی‌ترین مسئله‌ای که داریم، عبور است. اگر به این نقطه به عنوان نقطه‌ای مرکزی نگاه کنیم، تقویت پارکینگ نه در این محدوده بلکه پیرامون آن یک نیاز ضروری است». وی بیان می‌کند: «من موافق این‌که دوباره این طرح را اجرا کنیم نیستم چون اختلاط دوچرخه و پیاده را داریم، از طرفی فرهنگ فعلی رانندگی در شهر، ما را با تراکم ترافیکی مواجه خواهد کرد ولی این‌که نگاه جدیدی به حل مسائل شهری دارد شکل می‌گیرد قطعا ارزشمند است». او نیز پیشنهاد مدل کردن طرح را می‌دهد تا همه‌ی ابهامات آن برطرف شود.

او همچنین تاکید می‌کند: «راهکار شهر کرمان، انتخاب یک محور و پیاده‌پذیر کردن آن نیست بلکه تدوین استراتژی تبدیل کرمان به یک شهر پیاده‌پذیر است».

مهندس افشین محمودی هم در اظهاراتی کوتاه با بیان این‌که شعاع طراحی در این طرح باید بزرگ شود، می‌گوید: «وقتی بخواهیم عابرپیاده را ببینیم طبیعی است برای خودرو مشکل پیش بیاید اما باید دامنه‌ی آن را کنترل کنیم. این ایراد وجود دارد که مطالعات دقیق مربوط به این طرح هنوز انجام نشده است».

شبکهٔ پیاده‌راهی به مرور شکل می‌گیرد

ناصری نیز در پاسخ به برخی از انتقادات اظهار می‌کند: «این طرح من قابل تعمیم به کل شهر است و خلق یک شبکه‌ی پیاده‌راهی هم یک شبه امکان‌پذیر نیست بلکه باید روی زمین نقطه نقطه آن را پیش ببریم».

وی می‌افزاید: «من معتقدم به‌جای بازنگری در طرح‌های بالادستی به دنبال تهیه‌ی طرح جامع افزایش قابلیت پیاده‌پذیری شهر کرمان برویم». وی اضافه می‌کند: «اگر همدلی بین همه‌ی ما وجود داشت، اجرای راستگرد در طهماسب‌آباد شکست نمی‌خورد. ما در حرف زدن همه طرفدار پیاده‌پذیری هستیم اما در عمل گاهی از خودرومحورترین افراد هم خودرومحورتر هستیم!». ناصری معتقد است در مدت اجرای آزمایشی این پروژه، نیاز بوده همزمان با بستن راستگرد، مجموعه‌ای از اقدامات انجام شود که این اتفاق نیفتاده است. او همچنین می‌گوید: «باید در آن بازه‌ی زمانی اجرای آزمایشی طرح، برداشت‌های دقیق آماری نیز انجام می‌شد نه این‌که به‌صورت میدانی و براساس مشاهده‌ی شخصی بگوییم طول صف ترافیک زیاد شد پس این طرح، تبعات منفی زیادی خواهد داشت».

تبعات پیاده‌پذیری را بپذیریم

سیدمهران عالم‌زاده؛ شهردار کرمان هم که تمام مدت دو ساعته جلسه را در جمع حضور دارد و به حاضران گوش می‌دهد، حمایت خود از پیاده‌پذیری شهر کرمان را اعلام می‌کند و از دغدغه‌های خود برای شهری می‌گوید که به او به ارث رسیده است و می‌گوید که چاره‌ای جز تن دادن به تصمیمات گذشتگان ندارد و به گفته‌ی خودش، پروژه‌هایی را دارد افتتاح می‌کند که موافق اجرای آن نیست اما راه گریزی هم ندارد.

او همدانی‌ها را مثال می‌زند که چه‌طور یکی از میادین اصلی شهرشان را پیاده‌پذیر کردند و تصریح می‌کند که وقتی به‌دنبال پیاده‌پذیری شهر هستیم قطعا تبعاتی برای خودروها خواهیم داشت. عالم‌زاده می‌گوید: «اما باید این تبعات را آگاهانه بپذیریم ولی کاری کنیم که تبعات منفی در حداقل میزان ممکن باشد».

در این جلسه، سرانجام تصمیم بر آن می‌شود تا طرح توسط یک مشاور خبره‌ی ترافیکی مورد ارزیابی قرار گیرد و به‌طور دقیق مشخص شود که اعمال این تغییرات، چه تاثیری بر ترافیک آن محدوده می‌گذارد. ناصری تصریح می‌کند که اگر نتایج این بررسی نشان دهد که ترافیک درصد کمی تضعیف می‌شود، اجرای آن حتمی است.

خبر

استاندار کرمان:

پروژه‌های نیمه‌تمام فرصت توسعهٔ استان را از بین می‌برد

گروه جامعه - استاندار کرمان از عدم پیشرفت کار واگذاری برخی از پروژه‌های نیمه‌تمام استان گلایه کرد.

به گزارش روابط عمومی استانداری کرمان، محمدجواد فدایی در جلسه‌ی واگذاری پروژه‌های عمرانی اظهار کرد: «باید به توسعه‌ی گردشگری، رفاه مردم و اشتغال اعتقاد کامل داشته باشیم تا برای پیشبرد آن‌ها نهایت سعی خود را به کار ببریم».

وی با گلایه از عدم پیشرفت کار واگذاری برخی از پروژه‌های نیمه‌تمام استان افزود: «عدم واگذاری پروژه‌ها از دو جنبه به ما ضرر می‌رساند، اول این‌که این پروژه‌ها همچنان نیمه‌تمام و بلاتکلیف باقی می‌مانند و دوم این‌که فرصت‌های اشتغال، گردشگری، تفریح مردم و توسعه‌ی استان از دست می‌رود». استاندار کرمان ادامه داد: «بسیاری از پروژه‌های قابل واگذاری از جمله در حوزه‌ی میراث فرهنگی، توجیه اقتصادی دارند و باید متقاضی سرمایه‌گذاری داشته باشند».

نماینده اداره کل میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری استان کرمان نیز گفت: «این اداره کل ۱۴ پروژه‌ی قابل واگذاری به بخش خصوصی دارد که شامل ۹ طرح مرمتی و پنج کمپ گردشگری است و اکنون در مرحله‌ی گزارش تصمیم هستند».

مدیرکل ورزش و جوانان استان کرمان نیز اظهار کرد: «هشت پروژه‌ی این اداره کل واگذار شده و ۹ پروژه در مرحله‌ی فراخوان نهایی قرار دارند».

محمدتقی امیری‌خراسانی تغییر کاربری در برخی از املاک متعلق به اداره کل ورزش و جوانان را در جذب سرمایه‌گذار موثر دانست و گفت: «بنگاه‌های اقتصادی خوبی در استان کرمان وجود دارد که بودجه‌های خوبی نیز در بخش ورزش هزینه می‌کنند، اما این بودجه‌ها باید هدفمند و ساماندهی شده اجرا شود تا شاهد تغییرات مطلوب باشیم».

رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان کرمان نیز با بیان این‌که قرار بود حداکثر تا ۱۰ آذر شورای واگذاری پروژه‌ها تشکیل و فراخوان داده شود، گفت: «عملکرد خوبی در حوزه واگذاری پروژه‌های نیمه‌تمام در استان کرمان وجود ندارد».

جعفر رودری بیان کرد: «در مجموع از تعهدات واگذاری پروژه‌های نیمه‌تمام در استان عقب هستیم».

با حضور استاندار و جمعی از مسئولان؛

آخرین قطعه باند دوم محور کرمان زرند افتتاح شد

گروه اقتصاد - آخرین قطعه باند دوم محور کرمان - زرند به طول ۱۳ کیلومتر چهار خطه روز جمعه دهم اسفند با حضور استاندار کرمان و با هزینه‌ای بالغ بر ۲۹۸ میلیارد ریال به بهره برداری رسید.

به گزارش ایرنا، محمدجواد فدائی به اتفاق معاون هماهنگی امورعمرانی استانداری کرمان، نماینده مردم کرمان و راور در مجلس شورای اسلامی، مدیرکل راه و شهرسازی و جمعی از مسئولان استان، آخرین قطعه‌ی باند دوم محور کرمان - زرند را افتتاح کرد.

با افتتاح این قطعه در حد فاصل روستاهای سرآسیاب، هوتک و چترود، محور کرمان - زرند به طول ۷۵ کیلومتر چهارخطه شد.

تمام محور به بزرگراه تبدیل شد

مدیرکل راه و شهرسازی استان کرمان در مراسم افتتاح گفت: طول قطعه افتتاحی ۲۶ کیلومتر و شامل دو باند ۱۳ کیلومتری است که برای احداث آن ۲۹۸ میلیارد ریال هزینه شده است.

به‌گزارش روابط عمومی این اداره کل؛ بلوردی طول مسیر مستقیم کرمان - زرند را ۷۵ کیلومتر اعلام کرد و افزود: با احتساب تقاطع های غیر هم سطح ۱۲۲ کیلومتر راه دو بانده شده است.

وی تصریح کرد: ۵ تقاطع غیرهمسطح و ۸۴ دستگاه آب رو نیز در این محور احداث شده است.

مدیرکل راه و شهرسازی استان کرمان گفت: برای دوبانده سازی محور کرمان - زرند هزار و ۲۰ میلیارد ریال اعتبار مصوب شده که تا کنون ۸۵۰ میلیارد ریال آن تخصیص یافته است.

بلوردی تسهیل در تردد، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات را مهم ترین مزایای تبدیل محور کرمان - زرند به بزرگراه عنوان کرد.