



فنی و عمرانی

- ساماندهی مهرانه رود
- تقاطع‌های غیر همسطح
- طرح کمر بندی میانی تبریز
- مسیر گشایی
- بافت فرسوده
- پل‌های عابر گذر
- خانه سازی

ساماندهی مهرانه رود

زیبا سازی و جاری کردن آب از سد شهید مدنی

فراموشی واقع شده بود، آنچه بیشتر به چشم می خورد تلی از زباله و نخاله بود و پساب و فاضلابی که بوی تعفن آن، نفس کشیدن را در اطرافش دشوار و پرمال می کرد. حال مدیریت شهری تبریز، مصمم به جاری ساختن آب در بستر این رودخانه و ساماندهی بستر آن است.

مطالعات اولیه پروژه مهرانه رود به طور جدی از سال ۱۳۸۰ آغاز شد ولی تا پایان سال ۸۵ به صورت عملی کاری صورت نگرفت، در نهایت شهردار تبریز از آغاز روزهای کاری خود به طور جدی پیگیر اجرای این پروژه شد تا اینکه در شهریور سال ۸۵ با عقد قراردادی با قرارگاه خاتم الانبیا، طرح ساماندهی قسمتی از مهرانه رود عملاً کلید خورد. طول کل این پروژه ۱۸ و طول فاز نخست آن (حد فاصل شرق و غرب تبریز) ۸ کیلومتر است.

آنچه بیش از کف سازی و مرمت در ساماندهی مهرانه رود مطرح بود بحث انتقال آب سد شهید مدنی در بالا دست شهر تبریز در این رودخانه است. به طوری که باید در کنار انتقال و حذف زباله و نخاله از بستر این رودخانه، موضوع جاری ساختن آب سد شهید مدنی نیز مورد پیگیری قرار می گرفت.

بدین ترتیب با همکاری چند سازمان نظیر شرکت آب و فاضلاب و سازمان آب منطقه ای، مقرر شد حجم آبی در حدود چهار متر مکعب در ثانیه وارد مهرانه رود شود و در کنار آن شرکت آب و فاضلاب نیز نسبت به مهار فاضلاب و پساب خانه ها و کارگاه های جاری در بستر رودخانه اقدام کند.

پیش بینی می شود مسئولیت شرکت آب و فاضلاب در این زمینه در موعدی که آب سد شهید مدنی در این بستر جاری شود به پایان برسد. همزمانی این دو باید در ضلع سوم

پس از جاری شدن سیل مهیب سال ۱۳۱۳، در سال ۱۳۱۴ مرحوم جلیلی شهردار وقت تبریز تصمیم به ساخت مسیلی گرفت که تبریز را از خطر طغیان های فصلی آب مصون دارد. وی در آن سال ها در نهایت کمبود امکانات و مصالح ساختمانی با کمک معماران و مهندسان اقدام به عریض کردن مسیر ۱۲ کیلومتری رودخانه ی "میدان چایی" و "قوری چای" کرد. جلیلی با اتمام این طرح پس از سه سال، شهر تبریز را برای همیشه از خطر سیل نجات داد.

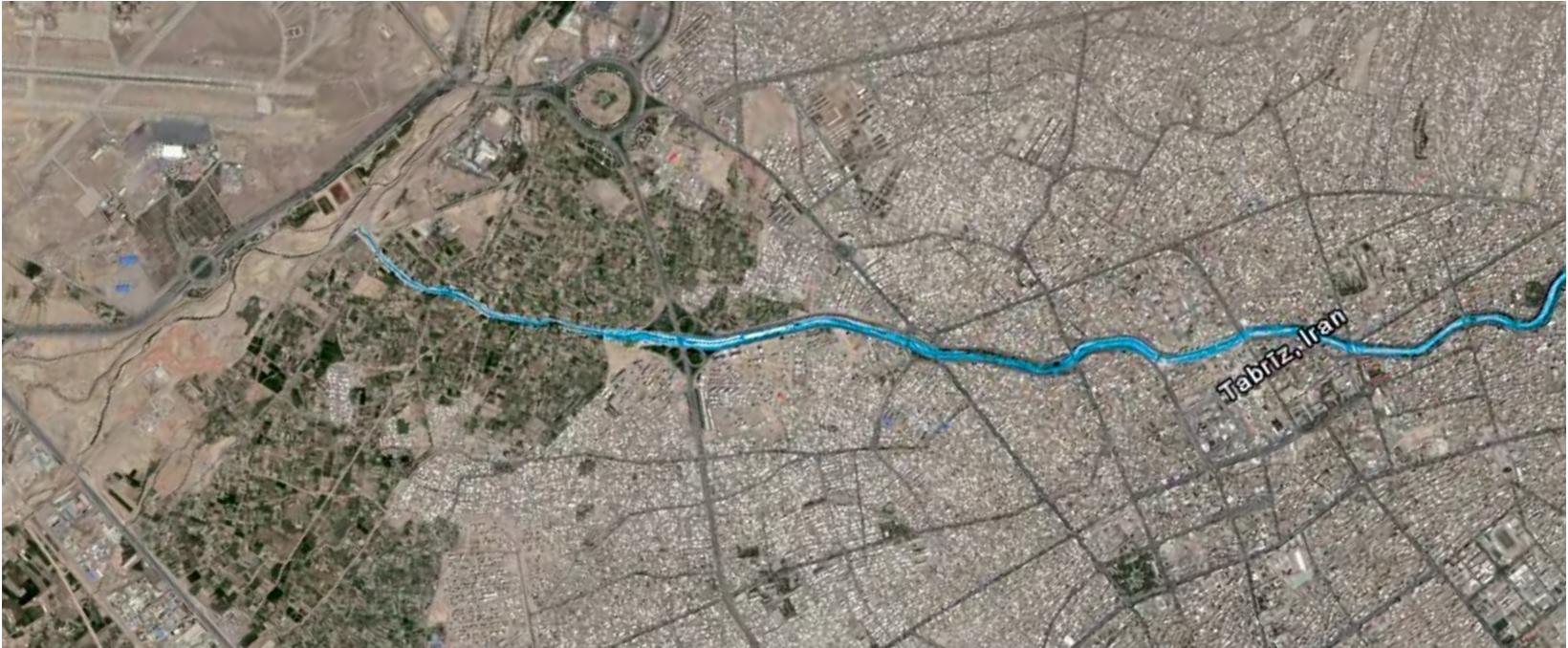
اکنون پس از ۴۹ سال مهرانه رود علاوه بر کارایی گذشته خویش، موقعیت ویژه ای برای شهر تبریز به وجود آورده است که در صورت اجرا شدن طرح جامع شهری می تواند ستیمی شهر تبریز را دچار تغییر سازد. چرا که بسیاری از کشورها از وجود چنین موقعیتی در شهرهایشان نهایت استفاده را می برند.

سالیانی بود که شهروندان تبریزی نیز زمزمه های ساماندهی مهرانه رود را می شنیدند ولی عملی شدن این طرح برای آنها یک رویا بود.

مهرانه رود از دامنه کوه های قره داغ سرچشمه گرفته و در نقطه پایانی مسیر ۲۵ کیلومتری خود به رودخانه "تلاخه رود" (آجی چای) ملحق و از آن جا به دریاچه ارومیه می ریزد. این رودخانه برخلاف گذشته خود در بیشتر فصول سال خشک است.

در نقشه تبریز این بستر ۱۸ کیلومتری، چون ماری پریچ و خم و خاموش، شرق شهر را به غرب آن متصل می سازد. اما اگر آب در دل آن جاری شود همچون خونی که در شریان موجودی زنده جریان یابد هم اکوسیستم و آب و هوای تبریز را متعادل و مطلوب می سازد و هم اینکه چشم انداز زیبایی را به آن خواهد بخشید.

در روزگاری که این طبیعی ترین پدیده شهری و استعداد نهفته آن مورد بی مهری و



تلطیف هوای شهر و ایجاد محیطی برای گردش و تفریح شهروندان، می‌تواند در نشاط‌آفرینی و گذران اوقات فراغت آنان موثر واقع شود و بدین ترتیب فقر تبریز از نظر فضای سبز و فضاهای تفریحی و ... تا حدودی جبران خواهد بود.

دوچرخه سواری در مهرانه رود

یکی از طرح‌های تعریف شده در این بستر، ایجاد فضاهای ورزشی و تفریحی است، براساس طرح کارشناسان شهرداری باند ویژه دوچرخه سواری (به صورت رفت و برگشت) در دل آن تعبیه و ایجاد شده است و با توجه به وسعت بستر و عریض بودن آن این طرح قابلیت اجرایی بالایی دارد.

ایجاد ال‌اچ‌یوهای تفریحی در گوشه و کنار آن، از دیگر ایده‌های در دست اجراست و بنا به گفته مدیران شهرداری می‌توان حتی برخی از جشن‌های ملی و مذهبی را در همین فضاهای سرسبز و پر آب اجرا کرد. از طرف دیگر مدتی است چراغ‌های مدرن، زیبا و ابتکاری شهرداری تبریز در دل بستر مهرانه رود روشن شده‌اند و بدین ترتیب شب‌ها نیز، شاهد فضایی مفرح و پرنشاط در مهرانه رود خواهیم بود.

از دیگر پروژه‌های جنبی مهرانه‌رود احداث پارکینگ و توقفگاه و محل استراحت مسافران و گردشگران است.

اکنون یکی از آرزوهای مردم تبریز، در آستانه محقق شدن است. جاری شدن آب در بستر مهرانه رود شاید با تحقق این آرزو، بتوان به دیگر آرزوهای دیرین مردم و دستیابی شهروندان به آن را عینی‌تر درک کرد. آرزوهایی چون: جنگل‌های انبوه عینالی، مترو تبریز، تله کابین عینالی و ...

یعنی ساماندهی بستر و تخلیه نخاله‌ها از دل مهرانه رود پیش برود. در قاعده این مثلث، شهرداری تبریز (مناطق ۱، ۲، ۴ و ۸) قرار دارند و شاید بیشترین انتظار و مسئولیت نیز بر عهده این مناطق است.

هزینه‌ها

پیش‌بینی شهرداری تبریز این است که با ۳۸۰ میلیارد ریال بتوان این پروژه را در مقطع بسترسازی به هدف رساند و در کنار آن نباید از هزینه ۲۵۰ میلیارد ریالی مربوط به پمپاژ و آبرسانی به بستر مهرانه رود غافل ماند.

اکنون سؤال این است، آیا این پروژه ارزش این همه هزینه را دارد، پاسخ کارشناسان شهری و حتی زیست محیطی به این سؤال خوش‌بینانه و همراه با امیدواری است. چرا که جاری شدن آب در دل شهری که رتبه دومین شهر آلوده کشور را از آن خود ساخته ارزش این حجم از هزینه‌ها را دارد.

بی تردید جاری شدن آب در مهرانه رود، وضعیت آب و هوایی و اکوسیستم شهر را تا حدودی تغییر خواهد داد و شدت و حدت هوا را تعدیل خواهد کرد.

در کنار آن، و براساس آنچه که در افواه عمومی، باور مردمی و ضرب‌المثل‌ها به یاد داریم، هر جا آبی است، آبادانی نیز خود به خود جاری است.

با جاری شدن آب در این بستر شاهد یاری طبیعت و چشم‌انداز زیبایی خواهیم بود که می‌تواند با خود مشاغل و حرف مختلف را با خود به همراه بیاورد و این موضوعی است که در کنار توجه به خلق نشاط و شادی و امید در دل شهروندان، از آن به عنوان تقویت زیرساخت‌های اقتصادی شهری نیز یاد می‌شود.





ساماندهی مهرانه رود

هزینه صرف شده	۱۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
طول پروژه	۱۸ کیلومتر
وضعیت اجرایی	پیشرفت ۸۰ درصد



تقاطع‌های غیرهمسطح

با توجه به رشد روزافزون جمعیت شهری و افزایش وسایط نقلیه که سبب ایجاد بار ترافیکی سنگین در معابر اصلی شهرهای بزرگ می‌شود استفاده از تقاطع‌های غیر همسطح که امکان عبور و مرور وسایط نقلیه بطور هم زمان را فراهم می‌سازد، ضروری و اجتناب ناپذیر است. از این رو شهرداری تبریز توسعه تقاطع‌های غیر همسطح را در دستور کار خود قرار داده و در طی چهار سال ۲۲ پروژه ی تقاطع غیر همسطح را اجرا و به بهره برداری رساند



پل کابلی

برای ساخت این پل که به مناسبت سال ۸۶ پل "اتحاد ملی" نامگذاری شده ۲۲ هزار تن میلگرد و چهار هزار و ۵۸۲ متر مکعب با عیار ۵۰۰ و یک هزار و ۸۵۹ متر مکعب با عیار ۴۵۰ بتن ریزی شده است. پل کابلی تبریز از نوع جعبه‌ای، دارای ۱۱۳ متر طول و ۳۴ متر عرض است و عرشه آن به وسیله ۳۲ کابل نگهداری می‌شود.

این پل که از نظر مکانیزم‌های فنی و ابعاد عرضی و طولی در نوع خود بی‌نظیر و چهارمین مورد در دنیاست، به دست متخصصین ایرانی و با نظارت کارشناسان فرانسوی احداث شده است. این پل با چهار لوب وظیفه روان‌سازی ترافیکی طرح بزرگ تبادل دروازه تهران تبریز را بر عهده دارد.

تو خالی بودن عرشه پل که از آن با عنوان فناوری "جعبه‌ای" یاد می‌شود، مهمترین ویژگی بارز ساخت آن است.

رفع معضل ترافیک، تسهیل در رفت‌وآمد وسایط نقلیه و ایجاد مسیرها و حلقه‌های ارتباطی جدید برای دسترسی شهروندان به نقاط مختلف شهر را از جمله اهداف راه‌اندازی این پل است.

علاوه بر پل کابلی که در مسیر حد فاصل جاده ایل‌گلی و دروازه تهران احداث شده با تکمیل و احداث رمپ و لوپ‌های اصلی و فرعی طرح تبادل دروازه تهران امکان دسترسی سریع وسایط نقلیه عمومی و شهروندان به مناطقی از شهر تبریز نظیر ولیعصر، زعفرانیه، ایل‌گلی، دروازه تهران، بزرگراه پاسداران، کنارگذر شمالی، آبرسان، کنارگذر میانی و کنارگذر چایکنار را فراهم خواهد شد.

با بهره‌برداری از این پل ۲۰ مسیر حرکتی جدید در محدوده دروازه تهران ایجاد شده و عملیات تکمیلی این مسیرها تا پایان سال به اتمام خواهد رسید.

برای ساخت این پل که عملیات اجرایی آن از سال ۱۳۸۳ توسط شهرداری تبریز آغاز شده بود، حدود ۴۲ میلیارد ریال هزینه شده است.

علاوه بر مباحث فنی مطرح شده در قبال کارآمدی این پل، نورپردازی زیبا از مشخص‌ترین ویژگی‌های پل کابلی تبریز است. برای نورپردازی این پل از یک مشاور برای تهیه طرح مطالعاتی استفاده شده است و نتیجه کار بصورت سه آلت‌رناتیو با برآورد هزینه‌های اجرایی آن بوده و نهایتاً سه انیمیشن از انواع آیت‌های مورد نظر مشاور تهیه و به کارفرما ارائه شده است که نتیجه‌ی کار، تنوع رنگی را برای دیدگان شهروندان این کلانشهر فراهم آورده است.



پل روگذر میدان شهید پیشقدم

این پل که در کمربندی میانی تبریز واقع شده است، نقش بسزایی در تسهیل عبور و مرور منطقه دارد. پل روگذر میدان پیشقدم دارای هشت ردیف پایه بتنی با دو عدد کوله بتنی است. این پل ۹ دهانه ۲۳ متری دارد و طول کلی آن با احتساب رمپ‌های ورودی و خروجی ۴۸۰ متر و عرض آن ۲۳ متر است. هزینه‌ی احداث این پل ۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است.



پل روگذر میدان سجاده

این پل ۶ پایه بتنی به شکل گلدانی با دو عدد کوله بتنی در انتهای عرشه، با دو دهانه ۲۵ متری و دو دهانه ۳۵ متری بوده که طول عرشه پل ۱۲۰ متر با دو باند سواره رو به عرض ۹/۵ متر و طول رمپ غربی ۱۴۰ متر و طول رمپ شرقی ۱۰۰ متر اجرا شده است. پل روگذر میدان سجاده در کمربندی میانی تبریز نقش بسزایی در تسهیل عبور و مرور و رفع ترافیک منطقه دارد. برای احداث این روگذر ۳۲ میلیارد ریال هزینه صرف شده است.



پل بعثت (سه راهی مایان)

پل روگذر سه راهی مایان با هدف حل گره ترافیکی چرمشهر و شهرک مسکونی مایان و شهرک‌های تولیدی و صنعتی، به طول ۷۰۰ متر احداث شده است. ساخت این روگذر در مسیر جاده ترانزیتی ناحیه غربی شهر، بیش از ۲۰ میلیارد ریال هزینه در برداشت.



پل ارتباطی دانشگاه تبریز در کمربند میانی

پل ارتباطی دانشگاه تبریز به منظور اتصال ارتباط بین اراضی این دانشگاه در دو طرف کمربندی میانی توسط شهرداری منطقه ۲ تبریز احداث شده است. این پل که ۶۰ متر طول دارد با اعتبار ۱۱ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال در مدت ۵ ماه احداث و تکمیل شد. پل ارتباطی دانشگاه تبریز دارای ویژگی‌های منحصر به فردی است که نداشتن پایه وسط از جمله آنهاست. دهانه اصلی پل ۴۸/۳۰ متر طول دارد که با احتساب کنسول‌ها در طرفین به ۶۰ متر می‌رسد.



رودگذر مهرانه رود

این پل به منظور ایجاد مسیر دسترسی بلوار فارابی به استاد شهریار و حل گره ترافیکی پشت کلاتنری ۱۱ احداث شده است دارای ۲ پایه سنگی و ۲ کوله سنگی می باشد. عرض باند سواره رو ۵/۵ متر است و ۳ دهانه دارد که یک دهانه به عنوان روگذر استفاده شده است. هزینه احداث این پل ۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است.

پل اراضی استانداری

پل اراضی استانداری در سال ۸۶ بر روی مهرانه رود احداث شد که با تکمیل آن مسیر دسترسی شهرک های شرقی تبریز از فلکه رودکی ولیعصر بازگشایی شده است.

پل ابوریحان

به طول ۸۰۰ متر و عرض ۱۱ متر ساخته شده است و دارای ۲۰۰۰ متر پارکینگ و ۶۰۰۰ متر فضای سبز می باشد. نورپردازی منحصر به فرد این پل چشم انداز زیبایی را به شب های شهر بخشیده است. هزینه پروژه ۸/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده و باند شمالی آن در سال ۸۵ به بهره برداری رسیده است. لازم به ذکر است که باند جنوبی این پل پیش از آن به بهره برداری رسیده بود.

پل قدس

این پل به طول ۴۰۰ متر با طول عرشه ۴۰ متر، عرض ۱۶ متر و ارتفاع ۷ متر با سازه فلزی ساخته شده است. این پل که همراستا با پل بهار و زیرگذر حجتی قرار دارد، با کاهش بار ترافیکی بلوار آذربایجان، سرعت تردد و رسیدن به نقاط مرکزی شهر را از سمت میدان آذربایجان به نصف راه افزایش داده است. برای ساخت این پل مبلغ ۱۶/۷۰۷/۴۳۴/۶۴۰/ ریال هزینه شده است.



پل روگذر بهار

طول پل ۳۶۵ متر، طول عرشه ۱۰۰ متر، عرض پل ۱۸ متر و ارتفاع آن ۷/۳۵ متر است که عرض مفید باند سواره رو ۱۵/۸ متر می باشد. این پل با هزینه ۹/۳۳۰/۲۷۲/۸۵۰ ریال ساخته و در سال ۸۵ به بهره برداری رسیده است.



پل اتصال نظام پزشکی به چایکنار

طول پل ۵۰/۰۷ متر و عرض آن ۱۳/۴۰ متر است. عرض سواره رو در سه باند مجزا ۱۰/۵۰ متر بوده و ارتفاع زیر پل از کف رودخانه ۴ متر و ارتفاع کف تا کف ۵/۵۰ متر است.

این پل که آخرین حلقه اتصال کمربندی میانی به چایکنار است، با دو کوله و دو پایه بتنی با استفاده از چهارستون بتنی ۱۶ عدد شمع بتنی در کل به عمق ۱۶ متر و به قطر ۱ متر ساخته شده است. طول مسیر رمپ ها نیز ۱۲۵۰ متر است. هزینه احداث پل مبلغ ۱۰/۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال است.



پل فرشته ۲

قبل از احداث اتوبان پاسداران جهت اتصال شهرک باغمیشه به بارنج و شهرک ولیعصر تقاطع همسطحی وجود داشت که پس از عبور و افتتاح اتوبان پاسداران به دلیل همسطح بودن تقاطع، عبور و مرور با خطرات فراوانی همراه بود که احداث تقاطع غیر همسطح در این مکان را اجتناب ناپذیر می کرده به همین دلیل پروژه فرشته ۲ احداث شد. این پل وظیفه مهم تبادل ترافیک مسیر دروازه تهران از طریق بارنج به شهرک باغمیشه و بالعکس و به کنار گذر شمالی از طریق خیابان ۲۴ متری که در این مسیر از ۳۵ متری باغمیشه تا جلو کلاتتری واقع در بارنج در دست احداث می باشد را به عهده خواهد داشت.



پروژه کنار گذر شمالی از جمله پروژه های تاثیر گذار در شرق تبریز است که با اتمام و بهره برداری از این پروژه، قطعه آخر کنار گذر شمالی و جنوبی تبریز به همدیگر متصل و رینگ دور شهر تکمیل خواهد شد. با انتقال ترافیک به کنار گذرها ترافیک داخل شهر در حد بسیار زیادی تقلیل پیدا خواهد کرد و شهروندان در مسیر های دلخواه با ترافیک کمتر و ایمنی کامل تردد خواهند نمود.



همچنین با بهره برداری از این پروژه تحول بسیار بزرگی در قسمت شرقی تبریز و شهرکهای جدید الاحداث ایجاد خواهد شد. مسیر های دسترسی شهرک های مذکور به مابعد اصلی بازگشائی شده و با این اقدام، ساخت و ساز در این منطقه رونق و شتاب بیشتری خواهد گرفت.



طرح تبادل ورودی شرقی تبریز

پروژه ورودی شرقی شهر موسوم به طرح تبادل شرق تبریز به عنوان بزرگ ترین شریان انتقالی و اتصالی بخش های شمال شرق و جنوب شرق تبریز به یکدیگر بوده و پس از تکمیل در کاهش بار ترافیکی خودروهای ورودی به شهر و تسهیل عبور و مرور وسایط نقلیه نقش اساسی ایفا خواهد کرد. طرح تبادل شرق تبریز شامل چندین تقاطع غیر همسطح با رمپ ها و لوپ های دسترسی و با ۱۶ مسیر حرکت ترافیک ورودی شهر را در شرق تبریز از طریق مسیرها و مبادی ورودی شهر با مسیرهای اتوبان شهید کسایی، اتوبان پاسداران، جاده تهران و مسیر شهر باسمنج تبادل خواهد نمود. بزرگترین پروژه راهسازی شهرداری تبریز با هزینه ای بالغ بر ۲۰۰ میلیارد ریال در حال احداث می باشد. با اتمام این پروژه تبادل ترافیک مسیرهای کنارگذر شمالی به جنوبی و جاده تهران و داخل شهر و بالعکس و با ایمنی و روانی کامل انجام خواهد شد و ورودی مهم شرقی تبریز از نظر تبادل ترافیک در مسیرهای اصلی بصورت کلی ساماندهی خواهد شد.

مشخصات فنی پروژه:

وسعت پروژه: حدود ۶۰ هکتار

پلهای پروژه شامل ۵ پل به شرح زیر:

- ۱- پل اصلی اتوبان کسایی - اتوبان پاسداران شامل ۲ پل به طول ۱۰۵ متر در ۴ دهنه
- ۲- پل رودخانه ای در مسیر دو اتوبان، شامل ۲ پل به طول ۸۰ متر در ۴ دهنه ۲۰ متری
- ۳- پل یا گالری (تونل) مسیر باسمنج شامل ۲ پل به طول ۸۰ متر در ۴ دهنه ۲۰ متری
- ۴- پل مسیر اتوبان کسایی به شهر تبریز به طول ۱۰۴ متر در ۵ دهنه
- ۵- پل مسیر تبریز به اتوبان کسایی به طول ۷۸/۴ متر در ۴ دهنه حدود ۲۰ متری



تقاطع غیر همسطح حسین خان باغبان (ورودی جنوب غرب تبریز)

هدف از اجرای این پروژه ساماندهی، بهسازی و کاهش بار ترافیکی ورودی جنوب غرب تبریز بود که از جمله ویژگی های آن علاوه بر نقش اساسی در محور ارتباطات برون شهری داشتن بالغ بر ۱۱/۵ هکتار فضای سبز است که این مقدار فضای سبز در کاهش آلودگی های ناشی از فعالیت پالایشگاه، پتروشیمی، کوره های آجرپزی و کارخانجات و مراکز صنعتی فعال در این حوزه موثر است. این تقاطع با هزینه ای بیش از ۳۵ میلیارد ریال اجرا و به بهره برداری رسیده است.



تقاطع غیر همسطح ارم

این تقاطع محل ورود و خروج ۱۰۰ هزار نفر از اهالی شهرک های رضوان شهر، ۴۲ متری و اطلس است و بهره برداری از آن، در کنار مباحث ترافیکی، مسائل ایمنی شهروندان نیز تامین شده و میزان تصادفات در این منطقه را به حداقل رسانده است.

طول این پروژه ۵۴ متر و عرض آن ۳۹ متر است که برای احداث آن از ۴۰۰ تن میل گرد استفاده شده است. رمپ های شمالی و جنوبی ۱۲۰۰ متر می باشند. حجم خاک برداری ۳۰۰ متر مکعب و حجم بتن ریزی ۳ هزار تن سیمان بوده است. تقاطع غیر هم سطح ارم با اعتباری بالغ بر ۲۵ میلیارد ریال در مدت زمان کمتر از ۶ ماه با تلاش های شبانه روزی کارکنان شهرداری منطقه یک و پیمانکار این پروژه و در کمتر از زمان پیش بینی شده به بهره برداری رسید.

تقاطع غیر همسطح میدان شهید فهمیده

تقاطع غیر همسطح میدان شهید فهمیده حلقه واسط ارتباطی اتوبان پاسداران به اتوبان شرقی تبریز است که شامل ۴ پل و زیر گذر و روگذر است. با اتمام این پروژه تردد و تبادل ترافیک در مسیرهای اطراف میدان با ایمنی و ترافیک روان انجام می شود و شهروندان ساکن در شهرک های اطراف و مسیر کنار گذر شمالی به طرف فرودگاه به راحتی و بدون ترافیک به مسیر دلخواه تردد می نمایند. پل شمالی این تقاطع با یک دهانه به طول ۱۲٫۵ متر و عرض ۱۵ متر و ارتفاع ۵٫۴ متر، پل جنوبی یک دهانه به طول ۱۲٫۵ متر عرض ۱۵ متر و ارتفاع ۵٫۴ متر، پل شرقی دو دهانه به طول ۴۸٫۵ متر و عرض ۲۸٫۵ متر و ارتفاع ۵٫۴ متر، پل غربی یک دهانه به طول ۴۸٫۵ متر و عرض ۴۸٫۵ متر و ارتفاع ۵٫۴ متر و محدوده اجرایی پروژه ۲۶ هکتار است.

این پروژه با هزینه ای بالغ بر ۲۴ میلیارد ریال اجرا و در سال ۱۳۸۵ به بهره برداری رسید





کنار گذر پل قاری

محدوده ضلع شمالی پل قاری از جمله معابری است که در بیشتر مواقع دارای ترافیک سنگین بوده و وقت و زمان زیادی را از شهروندان در رسیدن به مقصد سلب می نماید. لذا شهرداری تبریز جهت کاهش بار ترافیکی و سهولت در امر رفت و آمد شهروندان مطالعات احداث تقاطع غیر همسطح در ضلع شمالی پل قاری را آغاز و به بهره‌برداری رساند.



زیرگذر صاحب الامر جنوبی

پروژه زیرگذر جنوبی صاحب الامر به عنوان طولانی‌ترین زیرگذر شمالغرب کشور، حلقه اتصال غرب به شرق تبریز به طول ۱۵۰۰ متر که ۶۰۰ متر از آن سرپوشیده است، از غرب پل فلسطین آغاز و در امتداد حاشیه رودخانه مهرانه رود پس از عبور از انتهای راسته کوچه تا ۲۰۰ متری شرق پل دارائی ادامه می‌یابد.

این زیرگذر بر اساس سرعت ۷۰ کیلومتر بر ساعت طراحی شده و علاوه بر پیش‌بینی دسترسی مناسب به خیابان‌های مجاور و بازار غرب تبریز، در طول مسیر چندین نقطه کور ترافیکی را حل نموده است. در اجرای این پروژه، دو پل بر روی مهرانرود ساخته شده و نیز زیرگذر به پارکینگ بازار غرب تبریز در راسته کوچه متصل شده است. بهره‌برداری از این پروژه، تاثیر زیادی در روان سازی ترافیک در ناحیه مرکزی شهر از غرب به شرق داشت. برای تملک و احداث این طرح ۸۷۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال هزینه شده است.

زیرگذرهای سلیمان خاطر و شهرک طالقانی

بهره‌برداری از زیرگذر سلیمان خاطر و اتصال آن به زیرگذر شهرک طالقانی علاوه بر تکمیل کمربندی میانی، موجب شد مشکلات ترافیکی کمربندی آزادی تا حدود زیادی رفع گردد. دو زیرگذر مذکور که احداث و تملک آنها بالغ بر ۷۰ میلیارد ریال هزینه در برداشت سبب شده است تردد وسایط نقلیه عمومی از طریق کمربندی آزادی به سهولت و بدون ترافیک انجام گشته و تا حدود زیادی از بار ترافیکی مرکز شهر کاسته شود.



زیرگذر سلیمان خاطر به طول ۳۷۷ متر و عرض ۱۰/۶۰ متر با ارتفاع ۶/۲۰ متر ساخته شده که هزینه‌ای بالغ بر ۱۵ میلیارد ریال دربر داشته است
زیرگذر شهرک طالقانی نیز ۵۷۵ متر طول و ۲۷ متر عرض با دو باند ۱۱ متری رفت و برگشت دارد که با هزینه ۲۵/۰۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال ساخته شده است.



زیرگذر ورودی غرب بازار تبریز

برای امکان دسترسی به بازار مشروطه تبریز (غرب بازار) از زیرگذر صاحب الامر جنوبی مسیری یک‌طرفه برای این منظور در طرح زیرگذر در نظر گرفته شده بود که با اجرای آن همچنین احداث بار انداز مذکور کامیون‌های باری می‌توانند به سهولت و با استفاده از مسیر زیرگذر صاحب الامر جنوبی به پارکینگ بازار مشروطه دسترسی داشته باشند و از طریق راسته کوچه به طرف بازار و یا هر نقطه دیگر از شهر هدایت شوند.



زیرگذر حجتی

این زیرگذر با هدف حل گره ترافیکی بلوار آذربایجان به خیابان حجتی احداث شده است که نوع سازه آن بتنی با دیوارهای حایل به طول ۴۵۰ متر و عرض ۱۶ متر با ارتفاع ۴/۷ متر است و عرشه‌ای به طول ۱۰۰ متر و رمپ‌هایی به طول ۴۲۰ متر دارد و هزینه‌ی ساخت آن ۱۰/۴۱۱/۶۱۳/۸۲۱ ریال بوده است.



نگاهی به طرح کمر بندی میانی تبریز و پروژه‌های انجام شده شهرداری در راستای این طرح

یکی از راهکارهای زیرساختی مدیریت ترافیک کلانشهرها، احداث بزرگراه‌ها و شریان‌های اصلی است که در شبکه‌ای از شریان‌های درجه ۲، درجه ۳ و خیابان‌های فرعی، امکان ارتباط روان بین نقاط دور شهری را فراهم می‌کند.

۵. شهر تبریز با وجود پیچیدگی معابر و تراکم جمعیتی در سال‌های گذشته تنها دارای ۲ بزرگراه بود که به صورت کنارگذر جنوبی و شمالی شهر احداث شده‌اند و این پاسخگوی ارتباطات بانی شهر نبود. از اینرو شهرداری تبریز در سال‌های گذشته اقدام به طراحی و احداث بزرگراه کمر بندی میانی نمود. این بزرگراه درون شهری ۲۰ کیلو متر طول و ۳۵ متر عرض دارد و مانند یک رینگ دور محدوده مرکزی شهر ایجاد شده است که از تقاطع بزرگراه پاسداران با خیابان ۳۵ متری توانیر شمالی شروع می‌شود و بعد از گذر از پل کابلی و عبور از بزرگراه نیایش جنوبی و با گذر از آخر خیابان منظریه از شهرک طالقانی به میدان امام حسین خیابان لاله ختم می‌شود و سپس به میدان رسالت و از آنجا به خ خطیب متصل شده است و با احداث پل رو گذر واقع در تقاطع خطیب با خ راه آهن این بزرگراه از دامپزشکی عبور کرده و در انتها به تقاطع غیر همسطح سرداران فاتح ختم می‌شود.

تشریح طرح

۱. بزرگراه نیایش از تقاطع بزرگراه پاسداران با خیابان ۳۵ متری توانیر شمالی شروع می‌شود.
۲. بعد از وارد شدن به بلوار ۳۵ متری توانیر و پس از طی ۵۰۰ متر به پل نیایش (تقاطع عباسی با توانیر) می‌رسد.
۳. با گذر از این پل و طی ۱ کیلومتر از کمر بندی، به پل توانیر (سر بالایی ولیعصر) می‌رسد.
۴. بعد از گذر از این پل به پل کابلی تبریز رسیده و بعد از گذر از پل کابلی از طریق

زیرگذر جاده اتل گلی (که بزودی افتتاح خواهد شد) به میدان افلاک‌نما (زعفرانیه) می‌رسد که قرار است در آینده یک زیرگذر مدرن در این میدان احداث شود تا مانع از ایجاد ترافیک در میدان باشد.

در امتداد این مسیر وارد بزرگراه نیایش جنوبی شده و از پل‌های پیشقدم و سجاده عبور می‌کند.

با گذشتن از این پل‌ها و بعد از طی ۳ کیلومتر به تقاطع خیابان امامیه می‌رسد. بخشی از این مسیر در داخل شهرک صبا (میدان تیر) قرار گرفته که در حال حاضر مسدود است. در تقاطع امامیه نیز قرار است در آینده مراحل ساخت زیر گذر جهت اتصال بزرگراه نیایش به بلوار سلیمان خاطر آغاز شود تا مسیر کمر بند میانی از طریق این زیرگذر ادامه یابد.

بعد از وارد شدن به بلوار سلیمان خاطر از زیر گذر مقابل ترمینال تبریز (زیرگذر سلیمان خاطر) عبور کرده و با گذر از آخر خیابان منظریه از زیرگذر خرمشهر (آخر شهرک طالقانی) رد شده و از طریق خیابان ۳۵ متری در حال احداث به طول ۱ کیلومتر به میدان امام حسین کوی در خیابان لاله می‌رسد.

این بزرگراه پس از گذر از میدان امام حسین به میدان رسالت و از آنجا به خیابان خطیب متصل می‌شود و با احداث یک پل روگذر در تقاطع خطیب با خیابان راه‌آهن در آینده، وارد خیابان دامپزشکی می‌شود و از دامپزشکی عبور کرده و از خیابان نظام‌پزشکی با پل نظام‌پزشکی به چایکنار و تقاطع غیر همسطح سرداران فاتح ختم می‌شود و چایکنار را از بن بست خارج کرده و از طرف دیگر با عبور از پارک بزرگ تبریز به میدان مقابل فرودگاه تبریز می‌رسد.

این بزرگراه همانطور که شرح داده شد ۳ محور اصلی چایکنار - بزرگراه پاسداران - فرودگاه و شهرک‌های واقع در مسیر را به هم دیگر متصل کرده و یک رینگ بزرگراهی در میانه شهر تبریز ایجاد خواهد کرد که دور هسته مرکزی شهر باعث کاهش ترافیک در محورهای مواصلاتی خواهد شد.





مسیر گشایی

مسدود بودن شریان های شهری از مهم ترین عوامل ایجاد ترافیک است. در شهر بزرگی مثل تبریز که توسعه روز افزون آن پیچیدگی های خاصی را باعث شده است شبکه ی خیابان ها نه بر اساس یک مدل از پیش طراحی شده که در طول سالیان دراز و طبق نیازهای زمانه ایجاد شده است.

خارج کردن مناطق مختلف شهری از بن بست خدمات رسانی و نیز تسریع در اجرای پروژه های احیای بافت فرسوده ضرورت مسیر گشایی و باز کردن شریان های شمالی جنوبی و غربی و شرقی را در تبریز صد چندان میکند. اجرای طرح های مسیر گشایی علاوه بر احیای بافت های فرسوده، رفع گره های ترافیکی مناطق تسهیل تردد وسایط نقلیه و بهبود وضعیت ترافیک رونق اقتصادی و رونق ساخت و ساز را به دنبال خواهد داشت و بستری برای توسعه همه جانبه ایجاد خواهد کرد.

با توجه به همین ضرورت شهرداری تبریز ۵۹۰ پروژه مسیر گشایی را در دستور کار خود قرار داد تا از این طریق ضمن تحقق اهداف خدمات رسانی، بخش قابل توجهی از محورهای مصوب طرح تفصیلی تبریز را محقق کند.





۱۸ متری ثقه الاسلام شمالی

به طول ۷۰۰ و عرض ۱۸ متر با تملک ۱۱۵ واحد تجاری و ۹۱ واحد مسکونی با هزینه ۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث و در سال ۸۸ به بهره‌برداری رسیده است.

خیابان ایده لو

به طول ۶۲۰ متر و عرض ۳۵ متر در فاز اول به مرحله اجرا درآمده و در این فاز بالغ بر ۷۵ میلیارد ریال برای تملک واحدهای مسکونی و تجاری واقع در مسیر هزینه شده و علاوه بر آن ۷ میلیارد ریال نیز برای احداث خیابان اعتبار هزینه شده است. فاز دوم این مسیر به طول ۹۰۰ متر و با هزینه ۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال در حال اجراست که در نیمه دوم سال ۸۸ به بهره‌برداری خواهد رسید.

با اتمام مسیر گشایی ایده لو علاوه بر حل مشکل حاشیه نشینی و یافت‌های فرسوده در این منطقه، امکان اتصال شمالی ترین منطقه به مرکز شهر در کمترین زمان ممکن فراهم خواهد شد.

شهید اصمعی

خیابان شهید اصمعی از محلات پر جمعیت و محروم شهر تبریز است که از یک طرف به خیابان سرباز شهید و از طرف دیگر به خیابان ۱۸ متری ثقه الاسلام شمالی وصل شده است. این طرح به منظور احیای یافت فرسوده و دسترسی سریع و تسهیل تردهای شهری و روان سازی عبور و مرور و رونق ساخت ساز و رونق اقتصادی به طول ۷۰۰ متر و عرض ۱۸ متر به اجرا در آمده است و در نیمه دوم سال ۸۸ به بهره‌برداری خواهد رسید. اعتبار این پروژه مبلغ ۲۳/۹۸۹/۴۳۷/۶۸۲ ریال است.

بازارچه سیلاب

به طول ۵۰۰ و عرض ۲۴ متر و به منظور تکمیل مسیر دسترسی منطقه به مرکز شهر و احیای یافت فرسوده در حال اجراست و به میزان ۶۰ درصد پیشرفت کرده است. برای تملک و احداث این خیابان تاکنون مبلغ ۸/۶۸۳/۸۰۰/۴۹۵ ریال هزینه شده است.







امتداد خیره باتو

طول مسیر ۴۰۰ و عرض آن ۱۸ متر است که برای تملک و احداث آن ۱۲/۹۵۳۹۹۶/۸۰۰ ریال هزینه شده است

حاج آقا بابا

به طول ۲۰۰ متر و عرض ۱۸ متر با هزینه ۶/۵۹۹/۱۲۶/۰۰۰ ریال احداث شده است

شهیدان لیلابی

این خیابان ۱۸ متری به طول ۶۰۰ متر با تملک ۶۳ واحد و با هزینه ۱۵/۱۵۸/۵۳۷/۹۸۰ ریال احداث شده است.



امتداد یوسف آباد

به منظور دسترسی شریان ارتباطی آبرسان،
هفت تیر و عباسی از مسیر یوسف آباد به
اتوبان پاسداران به طول ۳۰۰ متر و عرض
۴۵ متر احداث شده است که هزینه‌ی آن
۹/۸۴۰/۹۸۵/۱۲۶ ریال بوده است.



خیابان ۱۸ متری منتهی به پارک قله

به منظور ایجاد ارتباط خیابان کمال و پارک قله، به طول ۵۵۰ متر و عرض
۱۸ متر طول با هزینه ۱۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال در حال احداث می‌باشد و
پیش‌بینی می‌شود که در شش ماهه اول سال ۸۹ به بهره‌برداری برسد.

امتداد بیلا تکوه

به طول ۶۰۰ و عرض ۱۸ متر با ۶۲ واحد تملک و
باهزینه‌ی ۵/۶۵۷/۳۴۶/۲۰۰ ریال احداث شده است.

خیابان دمشقیه

به طول ۶۵۰ متر و عرض ۲۴ متر و
با هزینه ۷/۳۳۵/۰۶۶/۳۹۲ ریال احداث
شده است

شهید رضا نژاد

طول این خیابان ۵۰۰ و عرض آن ۲۴ متر است که
خیابان امام را به دمشقیه و از طریق آن به چایکنار وصل
می کند
هزینه تملک و احداث آن نیز ۱۴/۴۳۱/۳۱۸/۶۹ ریال
است



کلاتر کوچه

این خیابان به دلیل واقع شدن ایستگاه
شماره ۸ قطار شهری در ابتدای آن از
اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و خیابان
امام خمینی را به خیابان فارابی متصل
می کند
طول مسیر ایجاد شده ۳۰۰ متر و عرض
آن ۱۸ متر است که برای تملک و
احداث آن ۱/۷۵۳/۷۸۹/۹۵۵ ریال هزینه
شده است.

۱۸ متری عالی نسب

خیابان ۱۸ متری جنب بیمارستان عالی نسب به طول ۵۰۰ متر با ۵ میلیارد ریال اعتبار و امتداد آن تا خیابان شفا با هدف تغییر چهره منطقه، روان سازی عبور و مرور و تسهیل تردد های شهری از جمله پروژه های مهم شهرداری منطقه ۱ است که در شهرک ارم احداث و به بهره برداری رسید. این شهرک به دلیل دسترسی آسان به فرودگاه، نمایشگاه، دانشگاه آزاد و مرکز شهر و همچنین وجود ۲ دانشگاه در آن و داشتن بزرگترین پارک در محدوده شهری و ارتباط با تفرجگاه عون بن علی، همچنین وجود بیمارستان عالی نسب، یکی از مناطق دارای پتانسیل بالایی تبریز به شمار می رود.



باند شمالی خیابان فجر

به منظور توسعه و تکمیل مسیر های ارتباطی ترافیکی منطقه ارم به طول یک کیلومتر، عرض ۱۱ متر و با هزینه ۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث و در سال ۸۶ به بهره برداری رسید.

خیابان منطقه ۹ ارم

برای ساماندهی و بهبود فضای شهری در منطقه ارم و ایجاد کانال جهت هدایت آب های سطحی و سیلاب های فصلی، به طول ۸۰۰ متر، عرض ماشین رو ۹ متر، عرض قسمت های فضای سبز ۱۵ متر و طول کانال احداث شده: ۹۰۰ متر با هزینه ۴/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث و در سال ۸۸ به بهره برداری رسیده است.

خیابان رودکی ولیعصر

به منظور ایجاد مسیر ارتباطی بین منطقه ولیعصر و بارنج، به طول ۷۰۰ متر طول و عرض ۳۵ متر، با هزینه اجرایی ۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال در حال احداث است و پیش‌بینی می‌شود که در شش ماهه اول سال ۸۹ به بهره‌برداری برسد.



۴۵ متری پرفسور حسابی

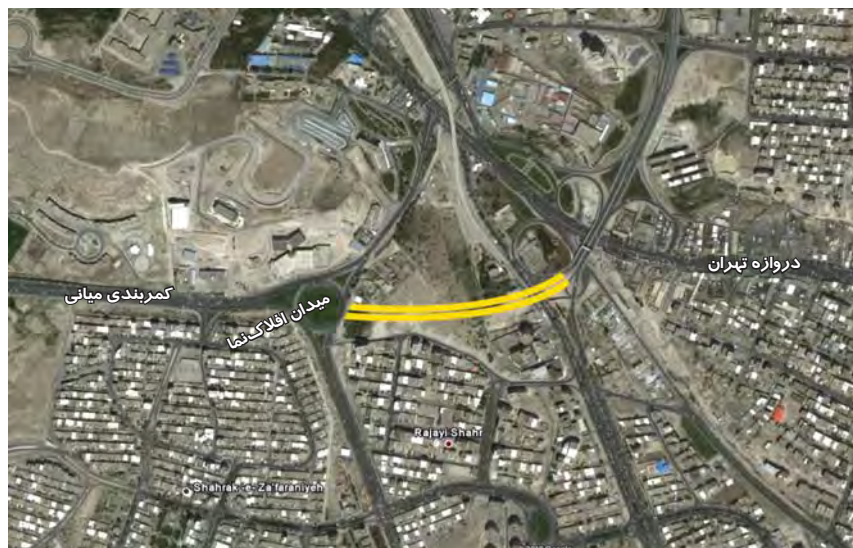
خیابان پرفسور حسابی به طول ۱۱۰۰ متر از جمله مهم‌ترین پروژه‌های مواصلاتی شمال به جنوب شهر تبریز است که با هدف اتصال و انتقال حجم بار ترافیکی از طریق منطقه زعفرانیه به اتوبان شهید حسابی طراحی و اجرا شده است. مجموع اعتبار هزینه شده برای این پروژه در بخش تملک و اجرا ۵۰ میلیارد ریال است. بازگشایی ادامه مسیر خیابان دکتر حسابی زعفرانیه یکی از پروژه‌های مهم در دست اجرای شهرداری تبریز می‌باشد که هدف از آن اتصال مسیر دکتر حسابی زعفرانیه به اتوبان شهید حسابی و حل مشکل تردد اهالی و دسترسی آسان ساکنین زعفرانیه و میرداماد در منطقه به اتوبان فوق‌الذکر می‌باشد. این پروژه از نظر ترافیکی بسیار حائز اهمیت است که با توجه به توافقات به‌عمل آمده عملیات عمرانی آن با اعتباری بالغ بر ۴ میلیارد ریال آغاز شده و با ۱۰ درصد پیشرفت فیزیکی در حال اجراست.





۳۵ متری گلکار به توانیر (فجر)

این مسیر به طول ۷۰۰ متر در دو باند به منظور تکمیل شریان ارتباطی بلوار استاد شهریار به خیابان توانیر و اتوبان پاسداران با هزینه‌ای بالغ بر ۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث شده است.



امتداد میدان افلاک نما به پل کابلی

برای تکمیل عملیات اجرایی طرح تبادل دروازه تهران و انتقال مسیر خیابان خواجه نصیر به خیابان دروازه تهران، این خیابان به عرض ۴۵ متر و با صرف هزینه ۴/۲۷۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال در حال احداث است. و تاکنون ۷۸ درصد پیشرفت اجرایی داشته است.

۲۴ متری شهید رجایی به سهند
 ایجاد این مسیر که همراه با کانال کششی و پوشش مربوطه
 بوده است با هزینه‌ای بالغ بر ۴/۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به منظور
 ارتباط کوی سهند با رجایی‌شهر احداث شده است.

۳۵ متری بهاران
 این خیابان در جاده ائل‌گلی، بالاتر از ورودی سهند با
 هزینه ۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث شده است.





۱۸ متری شهید اقدمی

به طول ۱۷۰ متر و عرض
۱۸ متر در حال احداث است

۱۶ متری کوی پرورش

آخر حافظ - مارالان

به طول ۶۰۰ متر و عرض ۱۶ متر و با تملک عرصه
۳۳۴۷/۴۲ مترمربع و اعیانی ۲۹۳۸/۳۹ مترمربع با صرف هزینه
۱۷/۳۱۹/۷۴۷/۰۰۰ ریال به منظور کاهش بار ترافیکی مابین
خیابان آزادی و کمربندی میانی با توجه به موازی بودن آن با
خیابان‌های مذکور احداث شده است



خیابان ۲۴ متری پاستور

گشایش مسیر خیابان پاستور به عنوان یکی از طرح‌های معوق شهرداری به آرزوی چندین ساله شهروندان ساکن این منطقه تبدیل شده بود. خیابان پاستور که اکنون از یک طرف به خیابان ابوریحان و از طرفی به خیابان آزادی وصل شده است در بخش‌هایی با خیابان ۱۷ شهریور موازی بوده و می‌تواند بخش زیادی از بار ترافیکی آن را بکاهد و در بخش‌هایی نیز بار ترافیکی خیابان امام را تحمل کرده و امکان تردد در حد فاصل خیابان‌های شریعتی، ارتش جنوبی حافظ و شهید منتظری را فراهم کند.

به همین خاطر از روزهای آغاز تصدی مسئولیت شهردار، پیگیری طرح مسیر گشایی پاستور به دلیل حساسیت و مشکلات موجود گذشته در اولویت کاری شهرداری قرار گرفت. پس از اصلاح، طرح و رفع مشکلات موجود، عملیات اجرایی پروژه شامل تملک واحدهای مسکونی و تجاری همچنین مسیر گشایی طرح از اواخر سال ۸۶ آغاز و در کم‌تر از ۱/۵ سال به اتمام رسید. این خیابان به طول ۷۵۰ و عرض ۲۴ متر با صرف اعتباری بالغ بر ۹۷ میلیارد ریال احداث شده و برای اجرای آن ۱۵۷ واحد مسکونی و تجاری تملک شده است.



۲۴ متری پاستور به صائب

طول ۲۵۰ و عرض ۲۴ متر
تملکات: ۴۳۲۲ متر مربع عرصه و
۵۲۰۰ متر مربع اعیانی

۲۴ متری صائب به ۱۷ شهریور

طول ۲۸۰ متر و عرض ۲۴ متر
تملکات: ۴۸۸۰ متر مربع عرصه و ۵۸۵۶ متر
مربع اعیانی

۱۸ متری حکیمی

(خیابان آزادی - درویشلر)

این گذر در راستای ادامه خیابان‌های ۱۷ شهریور به صائب و پاستور است که به عنوان خیابان شریانی درجه ۲ منجر به انتقال بار ترافیکی مرکز شهر و ۱۷ شهریور قدیم به خیابان آزادی خواهد شد. طول مسیر ۴۰۰ متر و عرض آن ۱۸ متر است که با تملک عرصه به مساحت ۴۳۲۲ متر مربع و اعیانی به مساحت ۵۲۰۰ متر مربع در حال احداث است.



۱۸ متری امتداد شهربار

به طول ۶۰ متر و عرض ۱۸ متر با تملک
عرصه ۷۵۰ متر مربع و اعیانی ۱۷۰۰
متر مربع احداث شده است که به عنوان
رینگ فرعی و توزیع کننده ناحیه‌ای سبب
کاهش ترافیک در خیابان ۲۲ بهمن و
توزیع ترافیک در مسیر مجاور از جمله
قطران و خیام خواهد شد. هزینه تملک
و احداث این مسیر ۱۱/۸۰۰/۰۰۰/۰۰۰
ریال است

۱۸ متری اهراب

به طول ۷۶۰ متر و ۱۸ متر عرض
در امتداد خیابان بارون آواک جهت
گشایش کامل مسیر و اصلاح بافت
فرونده و کاهش بار ترافیکی در
قسمتی از خیابان امام تا چهارراه
شریعی این پروژه‌ها اجرا شده است

۲۴ متری بارون آواک

به طول ۷۵۰ متر و ۲۴ متر عرض و
با تملک ۱۰۲۰۰ متر مربع عرصه و
۹۵۰۰ متر مربع اعیانی با صرف هزینه
۶۶/۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال در حال اجرا
است که سبب بازگشایی کامل مسیر
و اصلاح بافت فرونده و کاهش بار
ترافیکی در قسمتی از خیابان امام تا
چهارراه شریعی می‌شود

۲۴ متری برق لامع

طول ۴۰۰ متر و عرض ۲۴ متر
تملکات: ۲۹۸۲ متر مربع عرصه و
۱۱۴۲ متر مربع اعیانی

۲۴ متری امتداد فلسطین جنوبی

طول: ۲۷۰ متر و عرض ۲۴ متر
تملکات ۴۵۳۳ متر مربع اعیانی و
۶۱۳۹ متر مربع عرصه



۳۵ متری کمربندی میانی

این مسیر در تکمیل کمربندی میانی تبریز از زیرگذر شهرک طالقانی به میدان فاطمیه احداث شده است که کمربندی را پس از عبور از میدان فاطمیه به میدان امام حسین وصل کرده و تکمیل کننده این شریان مهم شهری است. طول این مسیر ۸۷۰ متر و عرض آن ۳۵ متر است که با صرف هزینه ۸/۱۰/۶۶۹/۵۱۵ ریال در حال احداث است

۲۴ متری الهیه به میدان فاطمیه

به طول ۶۵۰ متر و عرض ۲۴ متر با صرف ۳۲ میلیارد ریال اعتبار احداث گردیده و برای احداث آن ۱۲۳ واحد مسکونی و ۱۱۵ واحد تجاری تملک شده است. این خیابان میدان فاطمیه را به خیابان الهیه و از آن طریق به کنارگذر جنوبی وصل نموده و باعث کاهش بار ترافیکی در ۳۵ متری ابوذر تا میدان امام حسین می شود.

۳۵ متری امام حسین به رازی

به طول ۳۰۰ متر و عرض ۳۵ متر در دو باند احداث شده است

۴۵ متری شهید صمدی به الهیه

این خیابان ۴۵ متری با ۱۰۵۰ متر طول به عنوان شریان اصلی درجه ۲ باعث سهولت دسترسی اهلی شهرک های پرجمعیت امتداد کنارگذر جنوبی به کنار گذر می باشد. میزان تملکات در این مسیر ۴۷ ۲۵۰ متر مربع عرصه و ۱۲۰۰ متر مربع اعیانی است که با صرف هزینه ۲۰/۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث شده است

۲۴ متری لاله

به طول ۶۸۰ متر و عرض ۲۴ متر با تملک عرصه واقع در مسیر از مزارع ۸۴۰۰ متر مربع و از املاک ۵۶۵۰ متر مربع، اعیانی ۳۸۰۰ متر مربع با صرف هزینه ۱۰/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث شده است. این خیابان علاوه بر نقش کاهنده ترافیک در محدوده روستای لاله دارای کانال دفع آب های سطحی از اتوبان شهید کسایی تا ۳۵ متری لاله بوده و به صورت شمالی جنوبی، خیابان های صمدی، ۳۵ متری نور و ۳۵ متری لاله را به اتوبان شهید کسائی وصل می کند.

۲۴ متری قره‌باغی

این خیابان به طول ۸۵۰ متر در ضلع شمالی شهر تبریز واقع شده است که این پهنه ۷۵ درصد از جمعیت حاشیه‌نشین را در خود جای داده است. احداث ۲۴ متری قره‌باغی تاثیر چشمگیری بر مورفولوژی شهری خواهد گذاشت و از آنجایی که ارتفاعات عینالی به عنوان قطب دوم گردشگری شهر با فضاهای مطلوب تعریف شده است، در افزایش صنعت توریسم و نیز شکل‌گیری فضاهای ایده‌آل شهر بسیار اثربخش است. برای احداث و تملکات این پروژه مبلغ ۳/۰۶۲/۰۴۷/۹۱۶ ریال هزینه شده است



۱۸ متری علی سیاهپوش

به طول ۴۸۸ متر و عرض ۱۸ متر با صرف مبلغ یک میلیارد و سیصد میلیون ریال برای زیرسازی و ۵۰۰ میلیون ریال جدول‌گذاری در حال احداث است

۱۸ متری سردار ملی

به طول ۷۰۵ متر و عرض ۱۸ متر در حال تملک می‌باشد





امتداد دامپزشکی

این مسیر که قطعه پایانی کمربندی میانی تبریز است، این کمربندی را توسط یک پل به چایکنار و پل سرداران فاتح وصل خواهد کرد.

۲۴ متری البرز

به طول ۲۰۰ متر و با عرض ۲۴ متر احداث شده است که قسمتی از آن به صورت امانی و پیمانی بوده و مبلغ ۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال برای آن هزینه شده است

۱۸ متری خرسندی

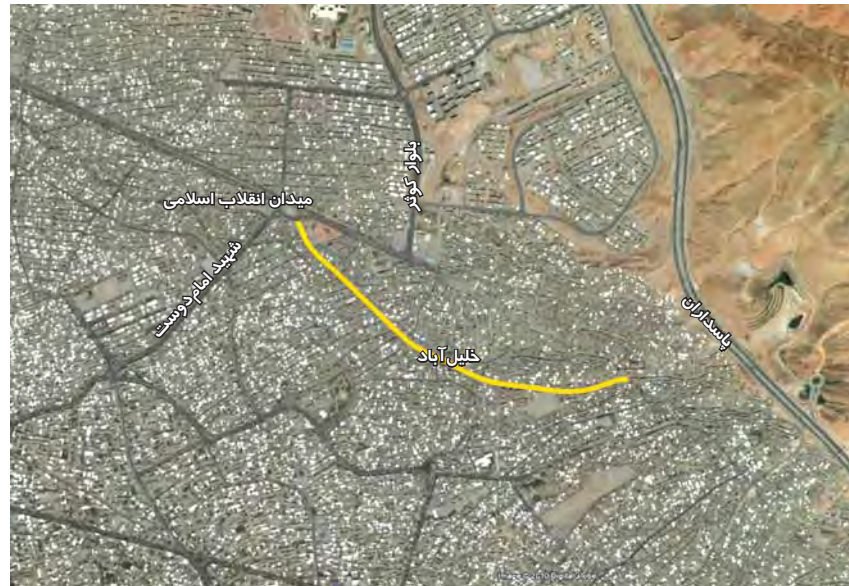
به طول ۴۳۵ متر و عرض ۱۸ متر در حال تملک می‌باشد

۱۸ متری شهید سربازی

به طول ۵۵۰ متر و عرض ۱۸ متر به منظور اتصال خیابان‌های حجتی و بهار با صرف هزینه ۱۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث شده است.

خیابان خلیل آباد

این مسیر که پیشتر یک کانال فاضلاب و یک مسیر باریکی را شامل می‌شد، به منظور ساماندهی منطقه و ایجاد مسیر ارتباطی به میدان انقلاب، با سرپوش‌گذاری و اصلاح کانال، به خیابانی به عرض ۲۰ متر تبدیل شد. هزینه این پروژه بالغ بر ۸/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بوده است.



مسیر ورودی و خروجی شهرک ولی امر

با اجرای طرح مسیر گشایی ورودی و خروجی در این منطقه مشکل چندین ساله اهالی ولی امر رفع شده و بخش قابل توجهی از حجم ترافیک شهرک های رشدیه و باغمیشه کاهش یافت. برای اجرای این طرح در مجموع ۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال اعتبار هزینه شده است.





خیابان ۲۴ متری فرش آباد

قراملک یکی از محلات پرجمعیت تبریز است که بافت قدیمی و نبود شریان ارتباطی متصل و عدم تناسب ظرفیت خیابان‌ها با میزان تردد اتومبیل‌ها، وضعیت ترافیکی نامناسبی را ایجاد کرده بود که با گشایش خیابان ۲۴ متری فرش آباد قسمت عمده این مشکل حل شد. شهرداری تبریز در تلاش است با اتمام فاز دوم این خیابان، اهالی این منطقه بتوانند از رینگ کامل محدوده قراملک استفاده کنند. خیابان فرش آباد با اعتباری بالغ بر ۱ میلیارد و ۵۵ میلیون ریال احداث شده است.



۲۰ متری شهید چمران آخمقیه

هدف اصلی از اجرای این پروژه تسهیل در امر تردد وسایط نقلیه و ایجاد حلقه های ارتباطی مناسب بین معابر و مسیرهای اصلی و فرعی و کاهش بار ترافیکی در این مسیر است. این خیابان به طول ۱۱۰۰ متر و عرض باند ۱۳/۵ با اعتباری بالغ بر ۱۴ میلیارد ریال احداث شده است.

میدان شهید چمران

این میدان به مساحت ۱۲۵۶/۶۰ مترمربع در ۳۱ خرداد ماه سال ۸۶ همزمان با سالروز شهادت دکتر شهید چمران افتتاح و به بهره برداری رسیده است. در مراسم افتتاح این میدان از تندیس شهید بزرگوار دکتر چمران رونمایی شد.

۱۲ متری فرهنگ - جنب بوستان آخمقیه

طول مسیر ۳۰۰ متر و عرض آن ۱۲ متر است که با هدف تسهیل تردد مردم منطقه به پارک آخمقیه از حد غربی احداث شده است. هزینه های تملک و اجرای این مسیر ۱/۰۵۱/۳۶۷/۸۷۵ ریال بوده است.

۱۸ متری خرمنلر

فاز اول این پروژه به طول ۱۲۰۰ متر که ۷۰ درصد عملیات آزادسازی آن صورت گرفته است و مابقی در حال طی مراحل است. هزینه پیش بینی شده برای این پروژه مبلغ ۴/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال است

تکمیل کنار گذر شمالی تبریز

از جمله پروژه های مهمی که در راستای توسعه شریان های شهری اجرا شد پروژه تکمیل کنار گذر شمالی در حد فاصل میدان شهید فهمیده تا پل خلعت پوشان است. عملیات اجرایی این پروژه در سال ۷۶ شروع شده است این پروژه به طول ۶ کیلومتر و در عرض ۸۰ متر در دو باند رفت و برگشت با رفوژ فضای سبز در وسط و انبوه کاری در طرفین اجرا می شود. در مسیر کنار گذر شمالی تعداد سه رشته زیر گذر و یک رشته پل سنگی احداث شده است.



ساماندهی و بهسازی جاده صنعتی غرب تبریز

فعالیت کارخانجات و مراکز متعدد صنعتی در جوار مناطق مسکونی تبریز باعث بروز مشکلات زیست محیطی شده است که ساماندهی و بهسازی «جاده صنعتی غرب»، در قالب نصب پل عابر پیاده، توسعه شبکه آب خام و سرانه فضای سبز، جدول کشی، زیرسازی، آسفالت جاده و پیگیری دفع آب های سطحی است موجبات بهبود ترافیک و تسهیل در امر تردد وسایل نقلیه و در نتیجه کاهش آلودگی های هوا را فراهم نمود. در این پروژه ۸۵۰۰ مترمربع تخریب آسفالت، ۳۱۶۰ مترمربع خاکبرداری و مخلوط ریزی پیاده رو، آسفالت ریزی به میزان ۱۷۰۰۰ مترمربع، اجرای کانیو با تک جدول ۱۱۹۰ متر طول و ۵۵۰۰ مترمربع تامین روشنایی و ایجاد فضای سبز با هزینه ای بالغ بر -/۰۰۰/۰۰۰/۱/۵۰۰ ریال انجام شده است.



ساماندهی فاز اول جاده باسمنج

در راستای تکمیل و ساماندهی مسیرهای ارتباطی و شریانی کلانشهر تبریز پروژه ی ساماندهی جاده باسمنج به طول ۱۵۰۰ متر در قالب احداث کانال انتقال آب های سطحی منطقه به ارتفاع ۳ متر و عرض ۸ متر، پیادهرو سازی مورد نیاز به عرض ۳ متر و نرده گذاری مربوطه، ایجاد فضای سبز و نصب وسایل ورزشی، زیباسازی، نورپردازی و اجرای پارک آموزش ترافیک برای کودکان با هزینه ای در حدود ۲۰ میلیارد ریال اجرا و در سال ۱۳۸۸ به بهره برداری رسید.



تعریض ضلع شمالی و جنوبی جاده تبریز آذرشهر

استقرار تعداد زیادی کارخانه و صنایع فنی و کارگاهی در محدوده غربی تبریز که جزو یکی از قطب های صنعتی شهر تبریز است و فعالیت این مراکز در کنار بافت مسکونی باعث شده بود که در ساعات اولیه و پایانی روز ترافیک سنگینی در مسیر جاده تبریز آذرشهر (حد فاصل پل وادی رحمت تا پل تراکتورسازی) حاکم شود که این امر نیز به نوبه خود باعث افزایش میزان تصادفات شهری و اختلال در امر تردد خودروهای سواری و باری در این مسیر می شد. لذا به منظور رفع این مشکل، تسهیل در امر تردد وسایل نقلیه و کاهش بار ترافیکی، طرح تعریض ضلع شمالی جاده تبریز - آذرشهر (حد فاصل پل وادی رحمت تا پل تراکتورسازی) از دی ماه سال ۸۶ شروع و با تجهیز تمامی نیروها و امکانات موجود و تلاشی مضاعف در بهمن ماه سال ۸۷ عملیات اجرایی آن به طول ۱ کیلومتر با هزینه ای بالغ بر ۳۱ میلیارد ریال جهت استفاده عموم شهروندان عزیز به اتمام رسید که اکنون با اتمام عملیات اجرایی آن شاهد مرتفع شدن مشکل ترافیک سنگین ضلع شمالی این مسیر هستیم.



احداث باند کندرو جاده تبریز مرند

با هدف احداث باند کندرو از سه راهی مایان تا سه راهی فرودگاه برای بهبود وضعیت ترافیک و جلوگیری از تصادفات به طول ۳۸۶۶ متر شرقی و ۴۴۸۴ متر غربی و عرض ۱۰ متر با صرف هزینه ۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال احداث شده است.



جدول مشخصات پروژه‌های مسیر گشایی

ردیف	عنوان	منطقه	مشخصات فنی		پیشرفت	هزینه‌ها
			عرض	طول		
۱	۱۸ متری ثقه الاسلام شمالی	۱	۷۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲	فاز اول خیابان ایده لو	۱	۶۰۲۰ متر	۳۵ متر	بهره برداری	۱۴۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۳	فاز دوم خیابان ایده لو	۱	۹۰۰ متر	۳۵ متر	در حال اجرا	۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۴	۱۸ متری عالی نسب	۱	۵۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۴	شهید اصمعی	۱	۷۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۲۳/۹۸۹/۴۳۷/۶۸۲ ریال
۵	بازارچه سیلاب	۱	۵۰۰ متر	۲۴ متر	در حال اجرا	۸/۶۸۳/۸۰۰/۴۹۵ ریال
۶	امتداد خیربانو	۱	۴۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۱۲/۹۵۳۹۹/۸۰۰ ریال
۷	حاج آقا بابا	۱	۲۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۶/۵۹۹/۱۲۶/۰۰۰ ریال
۸	شهیدان لیلابی	۱	۶۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۱۵/۱۵۸/۵۳۷/۹۸۰ ریال
۹	خیابان ۱۸ متری منتهی به پارک قله	۱	۵۵۰ متر	۱۸ متر	در حال اجرا	۱۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۱۰	امتداد بیلانکوه	۱	۶۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۵/۶۵۷/۳۴۶/۲۰۰ ریال
۱۱	امتداد یوسف آباد	۱	۳۰۰ متر	۴۵ متر	بهره برداری	۹/۸۴۰/۹۸۵/۱۳۶ ریال
۱۲	خیابان دمشقیه	۱	۶۵۰ متر	۲۴ متر	بهره برداری	۷/۳۳۵/۰۶۶/۳۹۲ ریال
۱۳	شهید رضا نژاد	۱	۵۰۰ متر	۲۴ متر	در حال اجرا	۱۴/۴۳۱/۳۱۸/۶۹ ریال
۱۴	امتداد کلانترکوچه	۱	۳۰۰ متر	۱۸ متر	در حال اجرا	۱/۷۵۳/۷۸۹/۹۵۵ ریال
۱۵	۱۸ متری عالی نسب	۱	۵۰۰ متر	۱۸ متر	بهره برداری	۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۰	باند شمالی خیابان فجر	۱	۱ کیلومتر	۱۱ متر	بهره برداری	۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۱	خیابان منطقه ۹ ارم	۱	۸۰۰ متر	۹ متر	بهره برداری	۴/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۲	خیابان رودکی ولیعصر	۱	۷۰۰ متر	۳۵ متر	در حال اجرا	۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۳	۴۵ متری پرفسور حسابی	۲	۱۱۰۰ متر	۴۵ متر	در حال اجرا	۱۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

عنوان	منطقه	مشخصات فنی		پیشرفت	هزینه‌ها
		عرض	طول		
۲۴	۳۵ متری بهاران	۲		بهره‌برداری	۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۵	۳۵ متری گلکار به توانیر (فجر)	۲	۷۰۰ متر	بهره‌برداری	۳/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۶	امتداد میدان افلاک نما به پل کابلی	۲	۴۵ متر	در حال اجرا	۴/۲۷۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۷	ساماندهی فاز اول جاده باسمنج	۹	۱۵۰۰ متر		۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲۸	۱۸ متری شهید اقدمی	۳	۱۷۰ متر	در حال اجرا	
۲۹	۱۶ متری کوی پرورش (آخر حافظ - مارالان)	۳	۶۰۰ متر	در حال اجرا	۱۷/۳۱۹/۷۴۷/۰۰۰ ریال
۳۰	خیابان ۲۴ متری پاستور	۳	۷۵۰ متر	بهره‌برداری	۹۷/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰/ ریال
۳۱	۱۸ متری حکیمی (خیابان آزادی - درویشلر)	۳	۴۰۰ متر	در حال اجرا	
۳۲	۲۴ متری صائب به پاستور	۳	۲۵۰ متر	بهره‌برداری	
۳۳	۲۴ متری ۱۷ شهریور به صائب	۳	۲۸۰ متر	در حال اجرا	
۳۴	۲۴ متری برق لامع	۳	۴۰۰ متر	در حال اجرا	
۳۵	۲۴ متری امتداد فلسطین جنوبی	۳	۲۷۰ متر	در حال اجرا	
۳۶	۲۴ متری بارون آواک	۳	۷۵۰ متر	در حال اجرا	۶۶/۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۳۷	۱۸ متری اهراب	۳	۱۶۰ متر	در حال اجرا	
۳۸	امتداد شهریار (قطران به خیام)	۳	۶۰ متر	در حال اجرا	۱۱/۸۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۳۹	۳۵ متری کمربندی میانی (شهرک طالقانی - میدان فاطمیه)	۳	۸۷۰ متر	در حال اجرا	۸/۱۰۸/۶۶۹/۵۱۵ ریال
۴۰	۲۴ متری الهیه به میدان فاطمیه	۳	۶۵۰ متر	بهره‌برداری	
۴۱	۳۵ متری امام حسین به رازی	۳	۳۰۰ متر	بهره‌برداری	
۴۲	۴۵ متری شهید صمدی به الهیه	۳	۱۰۵۰ متر	در حال اجرا	۲۰/۱۰۰/۰۰۰/ ریال

عنوان	منطقه	مشخصات فنی		پیشرفت	هزینه‌ها
		عرض	طول		
۴۳	۴	۸۵۰ متر	۲۴ متر	بهره‌برداری	۳/۰۶۲/۰۴۷/۹۱۶ ریال
۴۴	۴	۴۸۸ متر	۱۸ متر	بهره‌برداری	۱/۸۰۰/۰۰۰/۰۰۰/ ریال
۴۵	۴	۷۰۵ متر	۱۸ متر	در حال تملک	
۴۶	۴		۳۵ متر	در حال اجرا	
۴۷	۴	۲۰۰ متر	۲۴ متر	بهره‌برداری	۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰/ ریال
۴۸	۴	۴۳۵ متر	۱۸ متر	در حال تملک	
۴۹	۴	۵۵۰ متر	۱۸ متر	بهره‌برداری	۱۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۵۰	۴		۲۰ متر	بهره‌برداری	۸/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰/ ریال
۵۱	۴	۳۸۶۶ متر شرقی ۴۴۸۴ متر غربی	۱۰ متر	بهره‌برداری	۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۵۲	۱			بهره‌برداری	۷/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۵۳	۶		۲۴ متر	بهره‌برداری	۱/۰۵۵/۰۰۰/۰۰۰/ ریال
۵۴	۷	۸۵۰ متر	۲۰ متر	بهره‌برداری	۱۴/۸۷۹/۴۷۴/۱۳۰ ریال
۵۵	۷	۲۵۰ متر	۱۲ متر	بهره‌برداری	۲۳۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۵۶	۷	۱۲۰۰ متر	۱۸ متر	در حال اجرا	۴/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۵۷	۷	۲۱۰۰ متر	۱۹ متر	بهره‌برداری	۱۹/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۵۸	۷	۱۱۹۰ متر		بهره‌برداری	۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰/- ریال
۵۹		۶ کیلومتر	۸۰ متر	بهره‌برداری	



بافتهای فرسوده

ساخت و گسترش بناهای مسکونی و تجاری بر طبق آخرین شیوه‌های معماری و شهرسازی، روز به روز سیمای شهرها را دچار تغییر و دگرگونی می‌سازد. در کنار این تغییرات، در بطن و حاشیه شهرهای بزرگ بافت‌هایی به وجود آمده‌اند که هنوز ردپایی از توسعه را به خود ندیده‌اند و با سیستم سازه‌ای نامناسب، ناپایدار و غیر استاندارد، بافت‌های فرسوده شهرها را رقم زده‌اند. کلانشهر تبریز نیز از این امر مستثنی نیست. وجود ۲ هزار و ۵۲۲ هکتار بافت فرسوده که یک پنجم کل بافت شهری تبریز را در بر می‌گیرد، این شهر را با چالشی به نام احیای این بافت‌ها روبرو ساخته است. کل بافت کلان شهر تبریز به ۳۶ بلوک تقسیم‌بندی شده که از این میان ۶ بلوک (گلستان، خاقانی، میارمیار، چهارراه بهشتی، درب باغمیشه و درب گجیل) دارای طرح مطالعاتی و مصوب می‌باشد و مطالعات مربوط به ۳۰ بلوک دیگر نیز در مدیریت بافت‌های فرسوده در حال پیگیری است. از ۶ بلوک مذکور بلوک گلستان و درب باغمیشه با اعتبار تخصیص یافته از بودجه ملی در دست اجراست و بقیه هنوز اعتبار ملی نگرفته‌اند.



بلوک گلستان

مراحل مطالعات اولیه و بررسی‌های مقدماتی طرح احیا و بازسازی بافت گلستان در سال ۱۳۸۲ ادامه داشت و پس از تصویب در شورای اسلامی شهر تبریز در بهار سال ۱۳۸۲ منجر به عقد قراردادی تحت عنوان طراحی و اجرای بافت فرسوده استان بین شرکت ساکو و شهرداری منطقه شد.

در این طرح، بلوک گلستان در قالب ۱۰ بلوک مجزا، با کاربری‌های مشخص و طبقات متراکم و ظرفیت‌های مورد نیاز تعریف شده است. هر یک از این ۱۰ بلوک بنا به مقتضیات شهر، منطقه و محله دارای کاربری‌های پیش‌بینی شده بوده و شامل خدماتی، تجاری، پارکینگ‌ها، فضای سبز، فرهنگسرا و مراکز فرهنگی و بخش مسکونی می‌باشد.



مشخصات پروژه

۱	مدت اجرای پروژه	۷ سال
۲	تعهدات شهرداری	۲۰ میلیون دلار فاینانس
۳	کل مساحت عرصه پروژه	۱۲ هکتار
۴	فاز اول	۵۲۳۶۴ مترمربع
۵	کل مساحت اعیانی‌ها:	۱۰ بلوک ۳۰۴۳۳۵ مترمربع
۱	فرهنگی و سالن اجتماعات	۹۴۰۰ متر مربع
۲	پارکینگ	۵۹۰۱۰ متر مربع
۳	تجاری	۱۷۱۶۰ متر مربع
۴	خدماتی	۱۸۷۶۵ متر مربع
۵	مسکونی	۲۰۰۰۰ متر مربع

اقدامات انجام شده تا آبان‌ماه ۸۸

۱	هزینه‌ی صرف شده	بالغ بر ۲۰۰ میلیارد ریال
۲	میزان تملک سرقفلی‌ها و مستغلات	۱۴۰۰۰ متر مربع
۳	املاک و سرقفلی‌های ماده ۹	۸۰۰۰ متر مربع
۴	میزان طراحی	۳۰۰۰۰ متر مربع

عملیات اجرایی شروع شده

۱	زیربنا با کاربری پارکینگ	۱۵۰۰۰ متر مربع
۲	زیربنا با کاربری پارکینگ، تجاری و خدماتی	۴۵۰۰۰ متر مربع
۳	زیربنا با کاربری پارکینگ	۱۷۰۰۰ متر مربع

بلوک گجیل



اسکلت بلوک فوق بصورت بتنی و در یک قسمت بصورت فلزی می باشد از هفت بلوک فوق فعالا اجرای فونداسیون پنج بلوک و بتن ریزی ستونهای چهار بلوک و نیز بتن ریزی دیوارهای حائل سه بلوک انجام گرفته است .

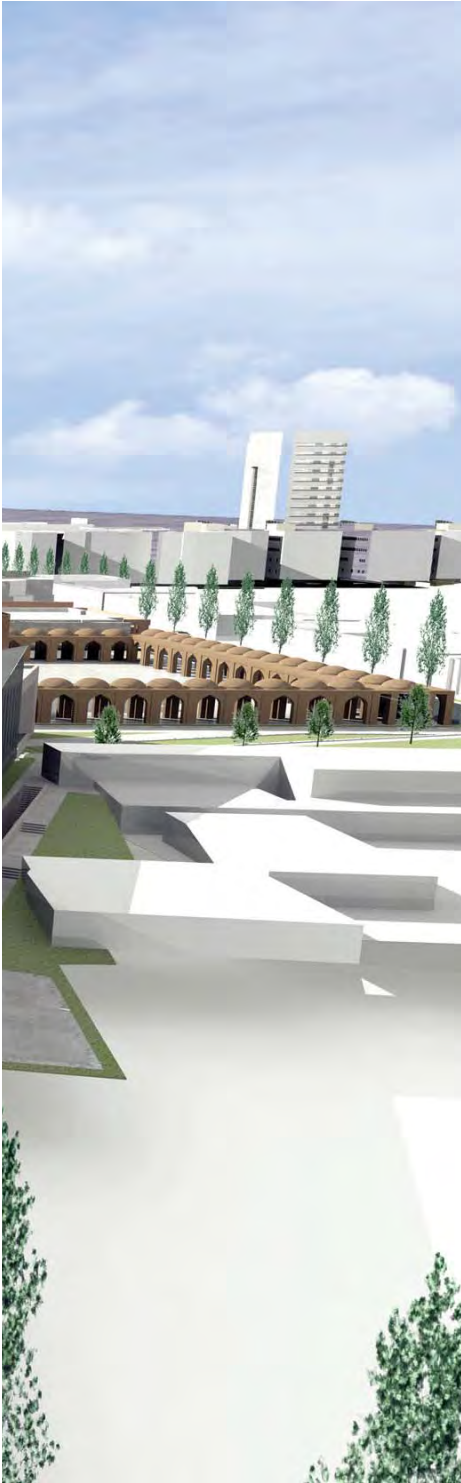
هدف از اجرای پروژه فاز یک ایجاد مغازه های نوساز و جابجایی بازار میوه موجود به این محل و تسهیل در تملک بقیه املاک واقع در طرح می باشد . لازم به یاد آوری است طرح ایدئوگرام معماری که قبلا طراحی و به تصویب رسیده بود از نظر اجرایی مناسب نبوده و چند سالی هم بعد از تاریخ تصویب طرح بالا استفاده باقی مانده بود که شهرداری تبریز در کنار طراحی و اجرای فاز یک پروژه اقدام به طراحی طرح تفصیلی جدیدی برای کل بلوک گجیل نموده است که در حال بررسی و تصویب است.

بلوک گجیل یکی از بلوکهای بافت فرسوده تبریز می باشد که به جهت مسائل و مشکلات فرهنگی و اجتماعی که در آن منطقه وجود دارد ، شهرداری تبریز را برآن داشته تا اقدامات اساسی و جدی در جهت احیاء و نوسازی آن انجام دهد که در این ارتباط و از سال ۸۶ سازمان عمران تبریز بعنوان متولی این امر تلاشهای خود را جهت نو سازی و بهسازی این بلوک آغاز کرده است طرح ایدئو گرام معماری این بلوک در سال ۸۲ به تصویب کمیسیون ماده ۵ رسیده ولی متاسفانه از آن تاریخ به بعد هیچ اقدامی در جهت اجرای پروژه انجام نشده است مساحت کل بلوک ۲/۳ هکتار (یا ۲۳۰۰۰ مترمربع) می باشد.

شهرداری تبریز در اوایل سال ۸۷ اقدام به طراحی فاز یک پروژه در زمینی به مساحت ۴۱۵۰ متر مربع نموده است که از این مساحت ۳۰۰۰ متر مربع آن قبلا تملک شده و آزاد می باشد و مقدار ۱۱۵۰ متر مربع آن هنوز تملک نشده است .

طرح فوق در هفت بلوک طراحی گردیده است که زیر بنای کل سازه حدوداً ۱۶۶۰۰ متر مربع می باشد . طرح فاز یک در چهار طبقه بصورت یک قطعه زیر زمین با کاربری ۸۲ (هشتاد و دو) باب پارکینگ و طبقه همکف بصورت تجاری با ۶۹ باب مغازه و طبقه اول بصورت ۲ باب رستوران و ۳ فروشگاه زنجیره ای و دفتر خدماتی و طبقه دوم بصورت ۳۹ باب دفتر خدماتی می باشد

مشخصات پروژه			
۱	کل مساحت عرصه پروژه	۲/۳ هکتار	
	فاز اول	۴۱۵۰ متر مربع (۷ بلوک)	
	زیر بنای کل سازه	۱۶۶۰۰ متر مربع	



پروژه عتیق

با توجه به این که توسعه زیر بنایی و پایدار تبریز وحل مشکلات موجود آن تنها با بودجه‌های محدود شهرداری تبریز امکان‌پذیر نیست، شهرداری تبریز با انتشار اوراق مشارکت عمومی به میزان یک هزار میلیارد ریال برای اجرای طرح عظیم احیای بافت فرسوده موسوم به پروژه «عتیق» به زودی مشارکت عموم شهروندان را جذب خواهد کرد.

این اوراق به منظور تامین اعتبارات عمرانی پروژه بزرگ عتیق در بافتهای فرسوده قسمت مرکزی تبریز منتشر خواهد شد تا از این طریق علاوه بر تسریع روند عمران و آبادانی شهری، از همکاری و مشارکت مردم همانند گذشته در مدیریت و توسعه شهر استفاده شود.

پروژه عتیق که در مدت سه سال اجرا خواهد شد یک طرح بزرگ تجاری، خدماتی، رفاهی و مسکونی است که در صورت اجرا علاوه بر نوسازی بافت قدیمی این منطقه به محیطی مناسب و چند منظوره و زیبای شهری تبدیل خواهد شد.

اوراق مشارکت مذکور بینام، قابل واگذاری و معاف از مالیات خواهند بود و ماهانه ۱۶ درصد سود علی‌الحساب به صاحبان اوراق تعلق خواهد گرفت ضمن آن که اصل و سود این اوراق از سوی بانک سپه تضمین خواهد شد.



میدان شهید بهشتی

محور تاریخی جاده ابریشم در مسیر عبور از شهر تبریز از قسمت شرقی مسجد کبود و از دروازه خیابان وارد بازار تبریز شده و در انتها از دروازه استانبول به سمت اروپا ادامه پیدا می‌کند. این قطعه از محور تاریخی یاد شده در شهر تبریز، استخوان بندی شهر را شکل داده بطوریکه مراکز مهم شهری در این محور شکل گرفته و گسترش یافته است.

از سال ۱۳۷۴ شهرداری تبریز اقدام به تهیه طرح های شهری با هدف احیاء و ساماندهی محدوده تاریخی فرهنگی شهر نمود و از سال ۱۳۷۷ شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران اجرای پروژه های مختلف نوسازی و بهسازی، از جمله طرح ساماندهی میدان شهید بهشتی (منصور) را طبق توافقات بعمل آمده با شهرداری به عهده گرفت.

ساماندهی میدان شهید بهشتی در زمینی به مساحت ۷ هکتار اجرا می شود که شامل ۲ مجتمع بزرگ تجاری- خدماتی به نامهای:

ایک (دور تا دور میدان) و ابریشم (برج ۱۸ طبقه ی ضلع جنوبی طرح)، پارکینگ زیر زمینی و فضای عمومی است.





مشخصات پروژه		
۱	کل مساحت عرصه	۷۰۰۰۰ مترمربع
۲	کل مستحدثات	۱۰۶۶۰۰ مترمربع
۳	برآورد کل هزینه تملکات (سه ماهه سوم ۸۸)	۸۰۰ میلیارد ریال
۴	برآورد کل هزینه مستحدثات	۵۲۷ میلیارد ریال
پیشرفت پروژه		
۱	تملکات	۹۶ درصد
۵	اجرا	۴۰ درصد



مشخصات پروژه		
۱	کل مساحت عرصه پروژه	۴۲۰۰۰ متر مربع
۲	هزینه های برآوردی	۱۲۸ میلیارد تومان
۳	کل مساحت اعیانی	۱۰۹۸۵۰۰ مترمربع

بلوک خاقانی

پروژه فوق با مشارکت شرکت بهسازان گلستان در زمینی به مساحت ۴۲۰۰۰ متر مربع که از شمال به بازارچه رنگی، از شرق به خیابان خاقانی، از جنوب به خیابان امام، از غرب به خیابان ارتش شمالی مشرف بوده و کلاً از املاک مخروبه و فرسوده و خالی از سکنه می باشد در حال پیگیری مراحل بوده و طرح های پیشنهادی مشارکت که حدوداً ۹۸۵۰۰ متر مربع اعیانی می باشد شامل انواع کاربری های تجاری خدماتی، آموزشی، رستوران و سینما و پارکینگ طبقاتی بوده که پارکینگ احداثی امکان جابجایی ۱۰۵۰ دستگاه خودرو را برابر طرح های ارائه شده تامین خواهد کرد. از آنجایی که مذاکرات اولیه با مشارکت کننده انجام و در حال طی مراحل قانونی و اخذ مجوز های لازم بوده و کلیات پروژه کلاً در هیئت عالی محترم امور سرمایه گذاری در حال بررسی و اتخاذ تصمیم می باشد هزینه خریداری و تملک املاک موجود و هزینه های احداث اجرا و تکمیل پروژه که طبق برآورد اولیه که توسط مشاور مشارکت کننده صورت گرفته حدوداً ۱۲۸ میلیارد تومان است که کلاً به عهده مشارکت کننده می باشد بلوک خاقانی بر اساس نقشه های مصوب کلاً در محدوده بافت فرسوده واقع شده است.



بلوک میار میار

پروژه فوق با مشارکت شرکت بتن کاوه در زمینی به مساحت ۱۸۷۰۰ متر مربع که از شمال به خیابان محقق، از شرق به خیابان فردوسی، از غرب به خیابان شریعتی شمالی و از جنوب به کوی میار میار مشرف بوده و کلاً از املاک مخروبه و فرسوده و خالی از سکنیت می باشد در حال پیگیری بوده و طرحهای پیشنهادی مشارکت کننده که حدوداً ۱۴۰۰۰۰ متر مربع اعیانی شامل کاربردی تجاری خدماتی احداث خواهد شد و همچنین پارکینگ ۱۶۰۰ دستگاه خودرو را در طبقات زیر زمین به مساحت ۵۰۰۰۰ متر مربع تامین می نماید، در حال انجام مراحل قانونی و اخذ مجوزهای لازم بوده و کلیات پروژه فعلاً در هیئت عالی محترم امور سرمایه گذاری در حال بررسی و اتخاذ تصمیم می باشد هزینه خریداری و تملک املاک موجود و هزینه احداث و اجرای پروژه کلاً به عهده مشارکت کننده بوده و حداکثر ده سال جهت بهره برداری پروژه مهلت تعیین گردیده است بر اساس بر آورد اولیه توسط مشاور مشارکت کننده هزینه های کلی پروژه اعم از تملک و احداث و اجرا تقریباً به مبلغ دویست میلیارد تومان می باشد بلوک میار میار برابر نقشه های مصوب کلاً در بافت فرسوده واقع می باشد .

تسهیلات حمایتی

از آنجا که بهترین راه نوسازی و بهسازی بافتهای فرسوده شهری جلب مشارکتهای مردمی و سهیم نمودن ساکنان بافت در امر نو سازی است، دولت تسهیلاتی تشویقی را برای کسانی که در محدوده مصوب بافت فرسوده قرار دارند در نظر گرفته است . تخفیف هزینه در عوارض پروانه ساختمانی و ارائه تسهیلات بانکی بدون سپرده و یا یارانه از جمله این تسهیلات هستند که در تبریز به مرحله عمل درآمده است .

از تیر ماه ۱۳۸۶ تا کنون حدود ۳۷۰۰ پرونده جهت استفاده از تخفیف عوارض پروانه ساختمانی به شهرداریهای مناطق توسط این سازمان معرفی شده اند، در همین مدت حدود ۱۹۳۰ پرونده شامل ۶۱۷۰ واحد مسکونی جهت استفاده از تسهیلات بانکی بدون سپرده و یا یارانه به بانکهای عامل مسکن، ملی، تجارت، رفاه کارگران، صادرات و ملت برای جذب اعتباری به مبلغ ۸۵۰ میلیارد ریال توسط سازمان عمران معرفی شده است .

۱	تخفیف عوارض پروانه	۳۷۰۰ پرونده
۲	تسهیلات بانکی	۱۹۳۰ پرونده شامل ۶۱۷۰
۳	جذب اعتبار	۸۵۰ میلیارد ریال



بلوک حرمخانه

بلوک حرمخانه واقع در خیابان دارایی، چایکنار، پشت عمارت استانداری در زمینی به مساحت ۴۰۰۰۰ متر مربع در دست مطالعه بوده و توسط مشاور طرحهای اولیه تهیه و در حال انجام مذاکره با سرمایه گذار بوده که پس از عقد تفاهم نامه مراحل لازم پیگیری خواهد شد .

بلوک تربیت و بلوک فردوسی در حال بررسی محدوده و وضع موجود اعم از بناهای موجود و کاربریها و گذرها بوده که متعاقباً پیشنهادات در خصوص طرحهای آتی تهیه و اقدام خواهد شد. هر سه مورد مذکور در محدوده بافت فرسوده واقع می باشد.

پل های عابر گذر

نگاه کردن به خیابانی که مدام از این سو و آن سویش ارابه های آهنین با سرعت خیره کننده ای با سرعت رد حرکتند و بالا جبار باید از آن رد شوی بدون وجود پل هوایی بیشتر به کابوس می ماند.

از طرفی گذر بسیاری از عابران پیاده از عرض خیابان آن هم درست زیر پل هوایی در شهرها با نهایت تأسف به امری عادی تبدیل شده، ماجرا وقتی غم انگیز تر می شود که می بینیم برخی از روی نرده های وسط خیابان رد می شوند؛ گویی که زحمت نرده نوردی کمتر از پله است؟! نادیده انگاشتن پل های عابر پیاده مشکلی است که از یک سو مسئولان شهرداری را که با صرف هزینه بسیار اقدام به ساخت این پل ها کرده اند، دلسرد و از سوی دیگر رانندگان و در نهایت خود عابران را گرفتار می کند.

در بیشتر موارد خیابان ها و فضاها طوری طراحی شده است که اولویت را به عبور وسایط نقلیه داده، بنابراین برای عابران پیاده ای که از این فضاها استفاده می کنند شهر یا مکانی ایجاد شده است خطرناک و بدون احساس امنیت.

از دلایل اصلی ساخت پیاده رو و پل های عابر پیاده افزایش ایمنی عبور و مرور عابران پیاده است. بیشترین افراد در معرض خطر و بیشترین جان باختگان در حوادث رانندگی درون شهری، عابران پیاده هستند.

سالمندان و کودکان و کسانی که ناتوانی جسمی دارند و حتی افراد معمولی که تخلف می کنند، دلیل اصلی عبور نکردن از پل عابر پیاده را وجود پله های زیاد و نامناسب آن می دانند. از این رو مسئولان ترافیک شهری و شهرداری توانسته اند با ساخت پل های عابر پیاده مکانیزه با پله برقی و بالا بر از دشواری استفاده کنندگان بکاهند.

مشکلات ترافیکی شهر تبریز را نمی توان تنها معلول خودروهای زیاد و تخلفات رانندگان دانست و چنین به نظر می رسد که تردد عابران پیاده از حاشیه خیابان ها و اطراف میادین به جای پیاده رو نیز از جمله مواردی است که موجب کندی در جریان عبور و مرور خودروها و در نهایت ایجاد ترافیک شهری می شود. در همین حال قبل از این که بخواهیم استفاده نکردن از پل های عابر را جزئی از فرهنگ ترافیکی مردم بدانیم، بهتر است مشکلات دسترسی مردم به این پل ها را نیز بررسی کنیم.

از آنجایی که مهم ترین هدف طراحی و ساخت پل های عابر پیاده، باید تسهیل تردد شهروندان باشد، بنابراین فراهم کردن تسهیلاتی همانند پله های برقی و بالا برها، برای استفاده سالخورده گان و افراد کم توان جامعه از پل ها، باید در طراحی لحاظ می شدند که در چهار سال اخیر این موضوع مد نظر مدیریت شهری تبریز بوده است.

از این رو شهرداری تبریز در ادامه پروژه توسعه پل های عابر گذر ساخت ۸ پل عابر گذر مکانیزه را در دستور کار خود قرار داد که در قالب پروژه های مشارکتی بخش خصوصی اجرا و احداث شدند.

برای ساخت و احداث هر پل بخش خصوصی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال هزینه کرده است و شهرداری نیز مغازه های زیرپایه های پل را با مدت معین به آنان خواهد داد.

عابر گذر های مکانیزه

محل نصب	منطقه
۱ پل مکانیزه چهار آبرسان به طول ۲۴ متر	۲
۲ پل مکانیزه کلینیک شیخ رئیس	۲
۳ پل مکانیزه نصف راه	۴
۴ پل مکانیزه میدان نماز	۸
۵ پل مکانیزه پل قاری / طول ۱۳۰ متر با ۴ پله برقی	۱
۶ پل مکانیزه بازار (ابتدای دارایی)	۸
۷ زیرگذر مکانیزه میدان نماز	۸

سازه های غیر مکانیزه

محل نصب	منطقه
۱ عابر گذر مجتمع شفیع زاده (ولیعصر)	۲
۲ عابر گذر مقابل دانشگاه تبریز	۲
۳ عابر گذر مابین پیشقدم و سجادیه	۲
۴ عابر گذر اتوبان پاسداران	۲
۵ عابر گذر فارابی مقابل کلانتر کوچه	۱
۶ عابر گذر روی روی منطقه ۱	۱
۷ عابر گذر آخر حافظ	۳
۸ عابر گذر مقابل بازار روز	۳
۹ عابر گذر مقابل باغ گلها	۳
۱۰ عابر گذر مابین ۴ راه طالقانی و حکیم نظامی	۳
۱۱ عابر گذر چمران (نصف راه)	۴
۱۲ عابر گذر میدان تره بار	۷
۱۳ پل عابر پیاده ورودی روستای شیخ حسن	۷
۱۴ عابر گذر تراکتور سازی	۷



آشتی عابران با پیاده روهای شهری

گرچه پیاده روها در بیشتر جوامع جزء اصلی شبکه معابر شهری و محلی برای استراحت، تفرج و پیاده روی شهروندان محسوب می شود اما متأسفانه در کشور ما این معابر به عنوان مکان های مغفول و فراموش شده شهرها تلقی می شوند. در شهرسازی ما اولویت با سواره است و در توجه به ایجاد محیط های کالبدی مناسب، انسانی و امن برای تردد عابر پیاده در شهر دچار عارضه توسعه نیافتگی هستیم، شاهد این مدعا شرایط فیزیکی و روانی نامطلوبی است که معابر پیاده در کشور ما حتی در مهمترین بخش های پایتخت با آن روبرو هستند که در مقایسه با فضاهای مشابه در کشورهای توسعه یافته صنعتی و حتی کشورهای همجوار در منطقه مانند ترکیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس این شرایط نامطلوب بیشتر رخ می نماید.

پیچیده تر شدن مشکل ترافیک در شهرها و درگیری مدیران شهری برای از بین بردن این معضل، کار را به جایی رسانده که توجه به رفت و آمد شهروندان پیاده به کلی فراموش شده یا حداقل به یک موضوع ثانوی و غیرضروری تبدیل شود. گرچه پیاده روها در بیشتر جوامع جزء اصلی شبکه معابر شهری و محلی برای استراحت، تفرج و پیاده روی شهروندان محسوب می شود اما متأسفانه در کشور ما این معابر به عنوان مکان های مغفول و فراموش شده شهرها تلقی می شوند. به نظر می رسد طی چند دهه ای اخیر آن چنان که باید در رابطه با احداث پیاده روها و بهسازی و مرمت آنها نه تنها اقدامات جدی چندانی صورت نگرفته بلکه در مواقع بسیاری به دلیل حجم ترافیک به حریم پیاده روها نیز تجاوز شده است و در یک کلام ماهیت اصلی پیاده روها در شهرها رفته رفته به فراموشی سپرده شده است. در شرایطی که اولویت تردد با خودروها و موتورسیکلت ها بوده و عرض پیاده روها برای تردد آسان و ایمن عابران پیاده نا امن شده است، به کارگیری اقدامات و راهکارهای موثر برای بازیابی هویت از دست رفته پیاده روهای تبریز امری ضروری به نظر می رسد که در این راستا شهرداری تبریز به عنوان متولی این قضیه اقدامات وسیعی در زمینه بهسازی و مناسب سازی معابر و پیاده روهای شهر تبریز انجام داد.

مناسب سازی پیاده روها و تجهیزات شهری برای معلولین

برابر آمار اعلام شده از سوی سازمان بهداشت جهانی (WHO) حدود ۱۰ درصد از جمعیت جهان به طریقی دچار معلولیت جسمی هستند. قدر مسلم کشورهای درگیر در جنگ مثل جمهوری اسلامی به مراتب دارای سهم بیشتری از این پدیده می باشند. لذا با وجود معلولین و جانبازان عزیز در کشور باید تلاش کرد مخصوصاً در مناسب سازی مبلمان و تجهیزات شهری، مناسب سازی شبکه های حمل و نقل شهری و مناسب سازی ساختمانهای ورزشی و تفریحی و مساجد و مراکز فرهنگی و بطور کلی فراهم آوردن امکانات، تسهیلات و رفاه بیشتر برای این جامعه، شهرمان بیش از پیش قدمهای اساسی برداشته شود.

البته راه اندازی و تجهیز پارک معلولان و مناسب سازی در تقاطع ها و خیابانهای شهر از جمله مواردی است که شهرداری تبریز در ابتدای این راه خدایسندانه و قانونی برداشته است. ولی باید دیگر نهادها و ارگان های دولتی بویژه مدیریت شهری در یک پروسه زمانی مناسب خدمات را به حدی برسانند تا برای جامعه معلولین و حتی سالمندان و جانبازان افتخار آفرین و هر کسی که به هر دلیلی دارای محدودیت حرکتی است از حضور فعال و پویا در جامعه محروم نباشد.



آسفالت

«وضعیت آسفالت شهر نگران کننده است»، «درون چاله‌ها نیفتید»، «شهر را حفارها گرفته‌اند»، «خیابان‌های شهر، در وضعیت اضطراری به سر می‌برند» و... این جمله‌های نامهربان را به یاد دارید؟

جمله‌هایی که معمولاً در انتقاد به عملکرد شهرداری و شورای شهر در مورد وضعیت آسفالت خیابان‌های تبریز از سوی برخی از مردم و رانندگان استفاده می‌شود. به طوری که حتی برخی از آنها در گلايه‌های خود از بی‌سامانی و مشکلاتی که چاله‌ها در پی حفاری‌های غیرمجاز به وجود آورده بودند، سخن می‌گویند.

اما شهرداری تبریز در چهار سال گذشته با همتی ویژه آسفالت و لکه‌گیری خیابان‌ها و محلات را در دستور کار خود قرار داده است که در صورت تکمیل و تداوم باعث می‌شود در آینده‌ای نزدیک خیابان‌ها به شرایط ایده‌آل خود برسند.



میزان آسفالت تولید شده

متر مربع	تنناژ	
۳۱۸۳۷۱	۳۳۴۲۹	۱ شش ماهه دوم ۸۴
۱۱۱۶۸۵۷	۱۱۷۲۷۰	۲ سال ۸۵
۱۲۹۰۹۶۲	۱۳۵۵۵۱	۳ سال ۸۶
۱۳۶۰۷۸۱	۱۴۲۸۸۲	۴ سال ۸۷
۶۳۴۷۶۲	۶۶۶۵۰	۵ شش ماهه نخست ۸۸

میزان آسفالت توزیع شده

متر مربع	تنناژ	
۱۳۷۵۲۴	۱۴۴۴۰/۵	۱ شش ماهه دوم ۸۴
۵۰۹۳۱۴	۵۳۴۷۸	۲ سال ۸۵
۷۲۵۱۲۸	۷۶۱۳۸/۵	۳ سال ۸۶
۸۵۳۶۸۵	۸۹۶۳۷	۴ سال ۸۷
۲۹۲۲۶۱	۳۰۶۸۷/۴۶۰	۵ شش ماهه نخست ۸۸

خانه سازی

ویژه گیهای قطعات تولید شده

قطعات از قبل طراحی شده و پیش ساخته، محصولات مناسب شرکت خانه سازی پیش ساخته آذربایجان می باشند. این قطعات بنا به درخواست مشتریان تولید می شود و بسرعت به محل پروژه که توسط مشتری مشخص شده است ارسال می گردد و با سوار کردن این قطعات، عمل نصب را سرعت می بخشد. این قطعات سریع و در حداقل زمان نصب می گردد و در هر شرایط جوی قابل نصب می باشد، دارای کیفیت بهتر می باشد و این قطعات ایده آل برای ساخت دیوار حصار کشی - بل - دال و غیره بوده و طوری عایق کاری شده اند که در مقابل حوادث طبیعی - آتش سوزی و زلزله مقاوم باشند.

مزیت های قطعات تولید شده شرکت

- ۱- طراحی قطعات بر اساس علم و دانش فنی و تکنیکی امروزه می باشد.
- ۲- با توجه به پیش ساخته بودن قطعات تولیدی، سرعت عمل در نصب و سایر اجرائیات در هر شرایط جوی امکان پذیر می باشد.
- ۳- استحکام و دوام و قدرت مصالح استفاده شده در قطعات با کیفیت عالی می باشد.
- ۴- طرح معماری در محل مورد نظر قابل انعطاف می باشد.
- ۵- مطابق با قوانین و دستور العملهای ساختمانی می باشد.
- ۶- قطعات پیش ساخته با توجه به ساختار محلی کاربرد دارد.
- ۷- قطعات تولید شده مطابق با سلیقه و برنامه درخواست مشتری تحویل داده خواهد شد.
- ۸- حداقل زمان برای تولید قطعات با کیفیت عالی و دسترسی سریع در نظر گرفته شده است.
- ۹- عمل نصب با سرعت بیشتر انجام می گیرد.
- ۱۰- بر اساس آئین نامه زلزله ۲۸۰۰ ایران در مقابل زلزله مقاوم می باشد.

متعاقب پدیده شهر نشینی شتابان و بی برنامه و مهاجرت به شهرها، شهرداری تبریز در سال ۵۲ با تأسیس شرکت سهامی خاص واحدهای مسکونی، در راستای حل مشکلات مسکن انبوه جمعیت شهری و مهاجر روستایی شهر تبریز گامی مثبت و موثر برداشت و برای قطعیت بخشیدن به امر تهیه مسکن اقدام به احداث کارخانه خانه سازی پیش ساخته آذربایجان بر پایه طرح مهندسین مشاور سوئدی نمود.

از مزیت های شرکت خانه سازی پیش ساخته آذربایجان نسبت به شرکت های دیگر می توان به نکات زیر اشاره کرد: صرفه جویی در زمین با توجه به افزایش ارتفاع ساختمان، فراهم آوردن امکان استفاده از مصالح موجود در منطقه، فراهم آوردن امکان استفاده از بتن سبک جهت کاهش نیروی زلزله، کاهش مصرف عملکرد در ساختمان های بتن آرمه و کاهش نیروی انسانی.

شرکت خانه سازی پیش ساخته آذربایجان در طی ۴ سال گذشته با اقدام به راه اندازی و بهره از ۲۵ پروژه بیش از ۴۶۵۷ واحد مسکونی همچنان به تلاش بی وقفه خود در زمینه فراهم نمودن مسکن مناسب و کم هزینه برای اقشار کم درآمد جمعیت جامعه ادامه می دهد.

ویژگی ها و مزیت های قطعات تولید شده شرکت

شرکت خانه سازی پیش ساخته آذربایجان سالانه می تواند بر حسب نیاز جامعه تا ۱۰۰۰ واحد مسکونی تولید نماید. در کنار تولید واحد مسکونی آپارتمانی، این شرکت به تولید و فروش انواع قطعات پیش ساخته بتنی، شامل دیوارهای حصار کشی دیوار خاک مسطح (دیوار حایل) - باکس - پل - دال بتنی - تیرچه بلوک - بلوک سیمانی - سنگ قبر - و ...

یونولیت سقفی - بتن آماده به عیارهای متفاوت - مصالح ساختمانی (شن - بادی می نخودی - ماسه ...) اقدام نموده است. با توجه به مقررات ملی ساختمانی در سال ۱۳۸۳ محصولات خود را با آخرین آئین نامه های ساختمانی کشور تطبیق داده است.

نام پروژه	محل اجرا	تعداد واحد	مترائ اعینتی	مترائ مفید	مساحت عرصه	قیمت واگذاری	پیشرفت	تاریخ تحویل	هزینه کل
۱ پروژه بهاران	شهرک اندیشه	۱۴۴	۱۲۰۰۰	۶۱	۹۳۳۶	۲/۵۰۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۸	۲۳/۰۶۹/۴۵۱/۱۱۶
۲ پروژه شمس	کشتارگاه	۱۹۲	۱۶۰۰۰	۶۱	۱۱۰۰۰	۲/۳۷۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۴	۲۳/۵۸۵/۵۳۹/۷۹۵
۳ برج آذربایجان	خیابان ۱۷ شهریور	۱۱۱	۷۷۸۰	۷۰	۷۰۹	۲۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۷	۱۳/۹۸۷/۰۵۶/۶۴۳
۴ پروژه صفای ۲	شهرک طالقانی	۱۶۸	۱۷۳۵۱	۶۱	۱۲۴۱۷	۲/۵۵۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۷	۳۳/۲۰۳/۵۶۷/۸۳۰
		۲۴		۹۴					
۵ پروژه شبیم	کوی لاله	۱۶	۱۷۳۵۱	۹۴	۱۴۶۸۰	۲/۷۸۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۷	۳۰/۴۰۶/۷۱۴/۴۱۱
		۱۸۰		۶۱					
۶ پروژه غدیر	شهرک اندیشه	۱۲۰	۱۰۰۰۰	۶۱	۷۸۰۰۰	۴/۶۰۰/۰۰۰	۹۹	۸۸	۱۸/۶۹۹/۶۱۱/۲۸۵
۷ پروژه برج سایه	شهرک اندیشه	۸۴	۸۰۰۰		۱۷۹۲	۴/۴۵۰/۰۰۰	۹۸	۸۸	۲۳/۲۷۷/۵۵۶/۶۱۵
۸ پروژه سهپند	ابتدای خسرو شهر	۲۱۶	۱۸۰۰۰	۶۱	۱۶۰۰۰	۵/۰۰۰/۰۰۰	۷۰	۸۹	۳۹/۸۰۵/۶۱۶/۷۶۰
۹ پرولیعصر فاز ۱	خیابان ستارخان	۱۹۲	۱۶۰۰۰	۶۱	۱۹۷۵۰	۶/۷۰۰/۰۰۰	۶۵	۸۹	۱۳۷/۰۱۰/۰۱۸/۹۶۴
		۲۵۶	۱۶۰۰۰	۴۵					
۱۰ پروژه شهید حسینی	شهر مرند	۱۴۴	۱۲۰۰۰	۶۱	۷۰۰۰	فروش نرفته	۴۰	۸۹	۱۴/۸۷۳/۰۴۰/۱۰۶
۱۱ مسکن مهر	شهر جدید سهپند	۱۵۰	۱۰۰۰۰	۶۱	۷۸۰۰	۳/۱۰۰/۰۰۰	۱۰	۸۹	۳۳/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۱۲ پروژه ولیعصر فاز ۲	خیابان ستارخان	۴۳۸	۳۲۰۰۰	۶۱	۱۸۶۲۲	فروش نرفته	۱۰	۹۰	—

نام پروژه	محل اجرا	تعداد واحد	متراژ اعیانی	متراژ مفید	مساحت عرصه	قیمت واگذاری	پیشرفت	تاریخ تحویل	هزینه کل
۱۳ سایت A مسکن مهر	شهر اندیشه	۱۳۵	۹۰۰۰	۶۱	۵۹۵۰	۳/۱۰۰/۰۰۰	در حال قرارداد	۹۰	۲/۰۴۴/۸۴۳/۹۶۳
۱۴ پروژه ولایت	شهرک اندیشه	۷۲	۶۰۰۰	۶۱	۴۷۱۷	۴/۷۵۰/۰۰۰	۸۵	۸۹	۱۱/۸۲۹/۷۵۲/۱۹۶
۱۵ ساختمان اداری شهرداری منطقه ۹	شهرک خاوران	یک راه پله	۸۰۰	پیمثلکر	۱۵۰۰	۱/۵۰۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۸	۱/۲۱۸/۷۵۱/۶۷۷
۱۶ پسمند	میدان آذربایجان	یک راه پله	۸۰۰	پیمثلکر	۲۲۴۰	۲/۸۰۰/۰۰۰	۶۰	۸۹	۶۲۲/۲۷۲/۱۸۰
۱۷ پروژه مهر	شهرک اندیشه	۱۶	۲۰۰۰	۹۴	۱۴۴۴۶	۲/۴۵۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۶	۳۷/۴۴۰/۱۸۵/۵۴۵
		۱۶۸	۱۴۰۰۰	۶۱					
۱۸ اسکان ۱	شهرک اندیشه	۱۵۶	۱۶۰۰۰	۶۱	۱۱۳۷۱	۲/۰۶۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۴	۱۵/۸۷۷/۱۸۴/۰۴۲
۱۹ اسکان ۲	شهرک اندیشه	۱۹۹	۱۳۰۰۰	۶۱	۱۱۲۹۷	۱/۹۹۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۴	۱۷/۷۵۸/۸۶۷/۰۱
۲۰ اسکان ۳	شهرک اندیشه	۵۱۶	۱۷۰۰۰	۶۱	۳۲۰۰۰	۲/۳۷۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۴	۵۰/۸۱۰/۰۶۷/۶۹۵
۲۱ پونک ۲	شهرک اندیشه	۵۸۸	۴۶۰۰۰	۶۱	۴۱۸۰۰	۱/۸۰۰/۰۰۰	۱۰۰	۸۵	۳۹/۲۸۳/۹۹۳/۲۲۵
۲۲ اتحاد	اتوبان پاسداران	۱۲۰	۱۲۰۰۰	۶۱	۷۳۰۰	۵/۲۴۰/۰۰۰	۹۱	۸۸	۲۱/۳۰۷/۰۵۹/۹۶۱
۲۳ دانشگاه تربیت معلم	آذر شهر	۱۴۴	۱۲۰۰۰	پیمثلکر	—	—	۱۰۰	۸۷	۱۵/۸۳۷/۰۳۴/۷۹۵
۲۴ دانشگاه سهند	شهر جدید سهند	۴۸	۶۰۰۰	پیمثلکر	—	—	۱۰۰	۸۶	۲/۱۶۵/۱۴۸/۰۵۸
۲۵ هوانیروز	محل هوانیروز	۶۰	۵۰۰۰	پیمثلکر	—	—	۱۰۰	۸۵	۱۰/۰۹۹/۷۶۳/۰۶۱
۲۶ مدرسه ۱۰ کلاسه	شهرک اندیشه	۱۰	۹۵۰	—	۳۰۸۶	—	۷۰	۸۹	۳/۳۳۴/۰۱۲/۶۳۶
۲۷ برج ۱۴ طبقه اندیشه	در مرحله مطالعه و طراحی								
۲۸ برج ۱۰ طبقه مسکونی شهرک طالقانی							در حال اجرا		