



کمین مرگ

در جاده های بی سرپناه

نگاهی به وضعیت مجتمع های میان راهی در استان که کمبودشان جاده ها را برای سفر پرخطر کرده است

گزارش
روز



معمومه
فریاد
راستی
نیکو

در قلب شبکه گسترده راه های خراسان رضوی، باطولی نزدیک به ۱۱۹ هزار کیلومتر، یک کمبود آشکار خودنمایی می کند؛ به گواه آمار اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی، فقط ۶۷ مجتمع خدماتی رفاهی در این استان فعال هستند. درحالی که استاندارد های سازمان راهداری حکم می کند به ازای هر پنجاه کیلومتر، باید یک مجتمع وجود داشته باشد. این یعنی تا رسیدن به رقم مطلوب ۲ هزار و ۳۸۰ مجتمع، ۲ هزار و ۲۸۶ مجتمع کم داریم! این کمبود، با وجود ۴۰۴ میلیون تردد جاده ای در سال ۱۴۰۳ و آمار نگران کننده ۱۳۳۵ فوتی ناشی از تصادفات پارسال در جاده های استان، بیش از پیش احساس می شود. مجتمع های بین راهی نه تنها می توانند خستگی رانندگان را کاهش دهند و از حوادث تلخ بکاهند، بلکه با ارائه خدمات رفاهی و اقامتی، آرامش و ایمنی مسافران را تضمین می کنند.

مشوق هایی برای سرمایه گذاران

مجتمع رفاهی وجود ندارد و رانندگان خودروهای سنگین، بارها اعلام کرده اند که این مسیر را با هراس و ترس پشت سر می گذارند، درحالی که متولی این حوزه، استان قدس رضوی است. علاوه بر این در محورهای منتهی به مرزها، این نیاز به شدت احساس می شود. حساسیت این موضوع با ورود خودروها از کشورهای دیگر بیشتر می شود. به این ها اضافه کنید محورها و مسیرهای مشهد به شاهرود، نیشابور به سبزوار و سبزوار به کاهک که آخرین حوزه استحقاقی در استان را شامل می شود. به گفته او، یکی دیگر از چالش های برای سرمایه گذاران، گرفتن استعلام از مجموعه های مختلف (وزارت جهاد سازندگی، سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری و...) است که باید این روند تسریع و تسهیل شود. فولادی می گوید: نظارت بر عملکرد مجتمع ها، هر هفته یک بار، برعهده تیمی شامل ستاد اقامه نماز، سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و... است.

میانگین هزینه ساخت مجتمع ها بین ۲۰ تا ۶۰ میلیارد تومان است که افراد متقاضی براساس بنیه اقتصادی که دارند، می توانند عهده دار ساخت یکی از آن ها شوند؛ طبق قانون، همه مجموعه ها به بخش خصوصی و سرمایه گذار واگذار شده است و هیچ مجتمعی، دولتی نیست. ترغیب سرمایه گذاران، نیاز به مشوق هایی دارد که رئیس اداره بازرگانی و سرمایه گذاری اداره کل راهداری استان به برخی از آن ها اشاره می کند و شامل ساخت آسفالت رمپ ورود و بازرسازی آن ها در صورت استهلاک می شود. علاوه بر این، مجتمع هایی که ساختمان ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته باشد، برای گرفتن وام معرفی می شوند که مبلغ آن، بین ۸ تا ۱۵ میلیارد تومان است. به این ها اضافه کنید ارائه مجوز جایگاه سوخت که یکی از عناصر درآمدزا برای سرمایه گذاران است. او ادامه می دهد: جانمایی مجتمع های خدمات رفاهی در برخی محورها به منظور کاهش آمار حوادث، ضروری است؛ به عنوان مثال در محور کمر بند سبز که از چناران تا فریمان است، هیچ

فعالیت ۶۷ مجتمع بین راهی در استان

هم در حال ساخت هستند که امید می رود آن ها نیز تا آخر سال به بهره برداری برسند. کنجکاو ی مان درباره فاصله استاندارد بین مجتمع ها، او را می دارد تا توضیح در این باره را هم از قلم نیندازد: «میانگینی که سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای برای هر مجتمع بین راهی در نظر دارد، هر پنجاه کیلومتر است اما با این الگو در استان نمی شود کار کرد. اگر بخواهیم در تمام محورها این فاصله را مدنظر قرار دهیم، تعداد مجتمع ها زیاد می شود، درحالی که برنامه ما براساس محورهایی است که تعداد زائران بیشتری دارد. معمولاً جانمایی براساس درجه مشخص می شود. فاصله مجموعه های درجه یک هر چهل کیلومتر است و به ترتیب مجتمع های درجه ۲، هر سی کیلومتر فاصله دارند و مجموعه هایی با درجه پایین تر، فاصله شان کمتر می شود. اما قانون از چند سال گذشته تغییر کرده است؛ اینکه از رمپ خروجی یک مجتمع تا رمپ ورودی مجتمع بعدی، به فاصله هزار و ۸۰۰ متر امکان ساخت مجموعه وجود دارد. اما معمولاً سرمایه گذاران زیر بار این قانون نمی روند. طبیعی هم هست؛ چرا که صرفه اقتصادی ندارد؛ وقتی خودرو در یک مجتمع کار سوخت گیری را انجام می دهد، معمولاً نیازی به توقف مجدد ندارد. فولادی می گوید: درجه بندی مجتمع ها براساس امکانات و خدماتی است که برای رفاه زائران در نظر گرفته شده است؛ البته داشتن سرویس بهداشتی و نمازخانه و جایگاهی برای سوخت، بین تمام آن ها مشترک است اما در مجموعه های درجه یک، ظرفیت ها بیشتر است و به عنوان مثال، فضا و باندی برای فرود هلی کوپتر هم در نظر گرفته شده است.

متولی ساخت مجتمع های رفاهی بین راهی چه ارگانی است؟ چالش ما برای پیگیری موضوع از همین جا شروع می شود. فعالان حوزه های مختلف استان قدس رضوی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و میراث فرهنگی و گردشگری، هر کدام گفت و گو درباره این موضوع را به عهده دیگری می گذارند. بالاخره فرزاد فولادی، رئیس اداره بازرگانی و سرمایه گذاری اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی، می پذیرد که صحبت کند. او همان ابتدا می گوید: اولین گام را برای احداث مجتمع های خدماتی و رفاهی بین راهی، سازمان راهداری برداشت. این موضوع برمی گردد به سال ۱۳۸۴. آن زمان دولت خودش می ساخت و بهره برداری می کرد. اما بعدها ساخت آن به سرمایه گذاران بخش خصوصی واگذار شد و باید طبق ضابطی که ما اعلام می کنیم، پیش بروند؛ البته این مجموعه ها براساس خدماتی که می دهند، به چهار دسته تقسیم بندی می شوند و همه آن ها ظرفیت پذیرایی زائران را دارند. او از تیمی متشکل از ستاد اقامه نماز، دانشگاه علوم پزشکی، شرکت نفت و اداره کل راهداری یاد می کند که درباره مکان یابی برای ساخت این مجتمع ها تصمیم می گیرند و توضیح می دهد: در این زمینه، جنبه های متفاوت بررسی می شود؛ موضوعاتی مثل اینکه محل مدنظر چقدر حادثه خیز است یا کاشش تجاری دارد و... فولادی یادآوری می کند: مجتمع ها متناسب با نیاز زائران ساخته شده اند. اما در طول سال ها، هم به لحاظ طراحی، توسعه یافته اند و هم تعداد آن ها. حاصل تلاش این سال ها ساخت ۶۷ مجموعه است و شش مجتمع دیگر

آستان قدس رضوی؛ متولی ۲۱ مجتمع

کنند، دیهوک، فیض آباد، کاهک سبزوار، خضری، قائن، خوسف، دشت گلستان، بردسکن، بشرویه، دامغان، بجستان، چناران و تربت جام و... ۲۱ مجتمع میان راهی هستند که در هفت استان منتهی به مشهد مقدس فعالیت می کنند و علاوه بر خدمات رفاهی، برنامه های فرهنگی مختلفی برای زائران در نظر گرفته اند و در کنار این ها، مجموعه ای هم در استان گلستان در حال ساخت است. صفرزاده می گوید: بیش از ۹۰ درصد زائرانی که به مشهد مقدس می آیند، از مسیرهای جاده ای تردد می کنند و کمتر از ۱۰ درصد تردد ریلی و هوایی دارند و به همین دلیل ارائه خدمات جاده ای دارای اهمیت است. ضمن اینکه این مجتمع ها نقش فرهنگی و گردشگری و... راهم ایفا می کنند. در چند سال اخیر مدیران ارشد نگاه ویژه ای به آن ها داشته اند و توسعه آن ها همیشه مدنظر بوده است.

سجاد صفرزاده، مدیر مجتمع های میان راهی آستان قدس رضوی است. او از قابلیت های بالقوه ای حرف می زند که در مجموعه های خدماتی و رفاهی بین راهی نهفته است. می گوید: این مجموعه ها، علاوه بر پاسخ دهی به نیازهای روحی و آرامش و امنیت، می توانند آمار مرگ و میرهای ناشی از حوادث جاده ای را کاهش دهند. به گفته صفرزاده، پیشینه ساخت این مجتمع ها در آستان قدس رضوی به سال ۱۳۷۷ برمی گردد؛ البته آستان قدس هدف دیگری از احداث بناها داشت و بیشترین تمرکزش بر فراهم سازی تسهیلات اقامه نماز بود و خدا را شکر، فضای مناسبی را فراهم کرده است تا مهمانان حضرت هنگام طی کردن این مسیر، با خطری آسوده فرایض دینی خود را انجام دهند و در مکانی امن و مناسب به تسهیلات و امکانات رفاهی و بهداشتی دسترسی پیدا



۳۰ تا ۶۰
میلیارد تومان
هزینه ساخت
هر مجتمع بین راهی



۲۱
باب
مجتمع های استان
قدس در ۷ استان
منتهی به مشهد



۶
باب
مجتمع های در حال
ساخت



۶۷
باب
مجتمع های فعال در
جاده های استان



۸ تا ۱۵
میلیارد تومان
تسهیلات ارائه شده به
مجتمع های خصوصی



ساخت مجتمع؛ به شرط امکان اقامت

فولادی موضوع اسکان و اقامت را جزو اولویت ها در ساخت مجتمع ها می داند و می گوید: تلاش می کنیم شرایط را به گونه ای آماده کنیم که زائران ترغیب شوند در این مجموعه ها، دست کم یک شب اقامت کنند. او ادامه می دهد: در حال حاضر پرونده های مربوط به ساخت مجتمع ها در صورتی که امکان اقامت را لحاظ نکرده باشند، تأیید نمی شود. درصدد هستیم برای مجتمع هایی که از قبل ساخته شده اند، هم این قانون را اعمال کنیم، حتی درصدد هستیم در این مجموعه ها اتاق مادر و کودک هم جانمایی کنیم. فولادی هم مثل خیلی های دیگر، آستان قدس رضوی را جزو نهادهای موفق می داند که رضایت زائران را به دست آورده است و می گوید: متولی این مجموعه ها

باید ارگان هایی مثل آن ها باشند که به دنبال سودآوری نیستند و ما هم در اختصاص جایگاه سوخت و... همراهی شان می کنیم و می خواهیم پای کار بیایند؛ به خصوص در محور سبزوار و نیشابور که محوری کویری است و متقاضی برای سرمایه گذاری خیلی کم است. سخت گیری برخی نهادها برای در اختیار قرار دادن زمین، جزو چالش هایی است که مانع ورود خیلی ها به این حیطه می شود؛ اینکه به فرض از آن ها ضمانت نامه می خواهند که ظرف مدت مقرر، ساخت این مجموعه را به پایان برسانند. فولادی با پیش کشیدن این موضوع می گوید: اگر مجموعه هایی مثل آستان قدس رضوی و شرکت مهندسی راه و ابنیه برگزاره شرایط را آسان کنند، قطعاً آمار متقاضیان سرمایه گذار بیشتر می شود.