

**دوشنبه ۱۰ آبان ۱۴۰۰**  
**۲۵ ربیع الاول ۱۴۴۳**  
شماره ۴۸۱۹

## گزارش

**پروژه آزادراه حرم تا حرم ۷ سال پس از کلنگ زنی فقط ۱۱ درصد پیشرفت در فاز نخست قطعه استانی دارد**

# آرام راه حرم تا حرم!

**اظهارات مشاور پروژه درباره مطالعات جدید و نزدیک شدن آزادراه به ۲ شهرستان**



آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

آزادراه حرم تا حرم

**حمیدی-شجاعی مهر** /براساس آخرین گزارش دفتر نظارت بر طرح‌های عمرانی استان، هر چند عملیات اجرایی پروژه حرم تا حرم (قطعه ۳۳ کیلومتری مشهد تا سه راه تربت حیدریه) سرعت بیشتری گرفته اما کل پیشرفت فیزیکی این قطعه بعد از هفت سال از شروع کلنگ‌زنی رسمی آن تنها ۱۱ درصد است، هر چند معاون عمرانی استانداری از وعده‌های مساعد دولت و قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) برای سرعت بخشیدن به عملیات اجرایی این پروژه خبر می‌دهد.

استان خراسان رضوی به رغم این که یکی از مقاصد اصلی تر ددهای جاده‌ای در کشور است اما از نظر توسعه زیر ساخت‌های جاده‌ای به خصوص آزادراه‌ها در جایگاه پایین بین استان‌های کشور قرار گرفته است. سال‌یانه بیش از ۳۵ میلیون زائر برای تشریف به بارگاه ملکوتی امام(رضاع) عازم استان می‌شوند و علاوه بر این، جایگاه استان به عنوان دروازه ارتباطی کشور به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان باعث شده است تردد کامیون‌های ترانزیتی فشار مضاعفی بر جاده‌های استان بیاورد که کمبود آزادراه در استان باعث افزایش تصادفات جاده‌ای به خصوص توسط تریلی‌ها و کامیون‌ها شده و از سویی جاده‌های ورودی شهر مشهد به دلیل خیل عظیم زائران هر سال با ترافیک سنگینی روبه‌روست. یکی از اقدامات و برنامه‌های دولت‌های گذشته برای توسعه زیر ساخت‌های جاده‌ای استان ساخت بزرگراه‌ها و آزادراه‌های متعدد است که آزادراه حرم تا حرم یکی از این پروژه‌هاست. آزادراه حرم تا حرم که از سال ۱۳۸۹ کلید خورد به چند قطعه تقسیم‌شد. قطعه اول این مسیر یعنی حداقل ۳۶ تا گرمسار به بهره‌برداری رسید و قطعه گرمسار تا سمنان نیز با پیشرفت فیزیکی خوبی روبه‌روست و بنا بود در پایان دولت دوازدهم به بهره‌برداری برسد اما قطعه سوم این پروژه به مسافت ۲۲۳ کیلومتر که در استان خراسان رضوی قرار گرفته است به هیچ عنوان وضعیت مطلوبی ندارد. بر اساس مصوبه هیئت دولت در دی سال ۹۵ گذشته و به استناد الحاقیه قرار داد مشارکت این پروژه در ۱۳ تیر ۹۶ مقرر شد احداث قطعه مشهد –نیشابور به طول ۳۳ کیلومتر در یک قرار داد ۳۶ ماهه به پیمانکاری قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) انجام شود. پس از کش و قوس‌های فراوان مهر ۹۷ قرار داد این پروژه به مبلغ ۶۰۰ میلیارد تومان به قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) ابلاغ و بنام شد طی ۴۲ ماه قطعه ۳۳ کیلومتری مشهد تا سه راه تربت حیدریه به بهره‌برداری برسد. به دلیل تأمین مالی نشدن از سوی دولت، پیمانکار (قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص)) پروژه را به حالت نیمه تعطیل درآورد و در قطعه حداقل نیشابور تا سبزوار نیز هیچ عملیات اجرایی برای این پروژه در طول ۱۱ سال گذشته انجام نشده است. اکنون که دولت سیزدهم روی کار آمده باید دید آخرین وضعیت این پروژه به کجا رسیده است و آیا اتمام این پروژه و رفع بخشی از نیاز استان به آزادراه در دستور کار دولت هست یا خیر؟

**۴۵ درصد پیشرفت عملیات خاک‌برداری**
بر اساس اظهارات کارشناس کار گروه نظارت و ارزیابی طرح‌های عمرانی استان، در آخرین بازدید هفته گذشته این پروژه، قطعه اول در حداقل مشهد تا سه راهی تربت حیدریه پیمانکار در حال انجام عملیات اجرایی خاک‌برداری است که تاکنون ۴۵ درصد در این بخش پیشرفت فیزیکی داشته است.

**بر اساس مصوبه هیئت دولت در دی سال ۹۵ گذشته و به استناد الحاقیه قرار داد مشارکت این پروژه در ۱۳ تیر ۹۶ مقرر شد احداث قطعه مشهد –نیشابور به طول ۳۳ کیلومتر در یک قرار داد ۳۶ ماهه به پیمانکاری قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) انجام شود. پس از کش و قوس‌های فراوان مهر ۹۷ قرار داد این پروژه به مبلغ ۶۰۰ میلیارد تومان ابلاغ و بنام شد طی ۴۲ ماه این قطعه به بهره‌برداری برسد**

# خراسان رضوی

روزنامه سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی خراسان رضوی

## گزارش

قطع می‌کند و از آن جانیز دسترسی به داخل شهر نیشابور تعبیه شده است. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که در طرح قبلی نیشابور باید از طریق جاده کاشمر یا در نزدیکی نیروگاه بادی و دیزباد به آزادراه متصل می‌شد. می‌توان گفت به‌طور کلی در طرح جدید فاصله شهرستان‌های زرخان و نیشابور از آزادراه کمتر شده است.

سوداگری در خصوص علت فاصله این آزادراه از شهر نیشابور می‌گوید: آزادراه باید از کنار زمین‌های بایر یا مناطق توسعه نیافته عبور کند در غیر این صورت تبعات اجتماعی و هزینه‌های اقتصادی زیادی خواهد داشت و از لحاظ فنی نیز قابلیت اجرایی نخواهد داشت. شما آزادراه قزوین کرج را نگاه کنید که به دلیل توسعه شهر هم اکنون به بزرگراه‌های بازگشت سرمایه تبدیل و آزادراه تهران کاشان در محدوده قم نیز آزادراه تبدیل به گذرگاه شهری شده که مشکلاتی را ایجاد کرده است و به همین دلیل از نظر اصولی و فنی اشکال دارد.

وی ادامه می‌دهد: هم اکنون از سه راه تربت حیدریه تا مشهد در ضلع شمال آزادراه شهید شوشتری در حال فعالیت هستیم که در آن فاصله ۲۰ کیلومتر کاهش می‌یابد، همچنین طول آزادراه پس از تکمیل فاز دوم در استان و اجرای قطعه نیشابور به ۱۲۳ کیلومتر خواهد رسید و به‌طور کلی در صورت تکمیل این آزادراه فاصله مشهد تا قم را ۱۲۰ کیلومتر کاهش می‌دهد. مشاور پروژه آزادراه حرم تا حرم با بیان این که در صورت تأمین منابع مالی سرعت اجرای پروژه افزایش خواهد یافت، می‌افزاید: از مسئولان و نمایندگان منطقه درخواست داریم به این پروژه کمک کنند و منابع مالی طرح را افزایش دهند و برخی مشکلات معارضان را حل کنند. برخی از زمین‌ها متعلق به اوقاف یا آستان قدس یا بخش خصوصی است که نیاز است با پیگیری‌هایی که انجام می‌شود و تزییق منابع مالی، روند تملک تسریع شود.

سوداگری خاطرشان می‌کند: این طرح یک پروژه بزرگ ملی است که چهار استان را پوشش می‌دهد و باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد. اگر منابع مالی تأمین شود فاز اول که مسیر مشهد به سه راه تربت حیدریه است تا دو سال آینده تکمیل خواهد شد و به‌بهره‌برداری خواهد رسید و در صورت تأمین منابع برای ساخت قطعه نیشابور نیز دو سال زمان نیاز است.

**● قول‌های مساعد وزارت راه و شهرسازی تا تأمین مالی تا ماده ۵۶**

میرجعفریان، معاون عمرانی استانداری در گفت وگو با خراسان رضوی درباره آخرین پیگیری‌ها برای به‌بهره‌برداری رسیدن آزادراه حرم تا حرم در استان اظهار می‌کند: دو پروژه آزادراه حرم تا حرم در استان و آزادراه مشهد چناران به عنوان پروژه‌های پیشران استان هستندو باید به‌صورت ویژه پیگیری شوند تا در سال ۱۴۰۱ هم تأمین مالی آن‌ها تقویت شود و هم عملیات اجرایی آن‌ها به سرعت بیشتری انجام شود که در قانون بودجه ۱۴۰۱ مد نظر قرار بگیرند. هر چند تأمین اعتبار ۱۶۰۰ میلیارد تومانی برای این پروژه طی یک

تغییر کرد. مشاور پروژه آزادراه حرم تا حرم خاطر نشان می‌کند: کل قرارداد برای اجرای ۳۳ تا ۳۶ کیلومتر در فاز نخست این آزادراه در خراسان رضوی و محور مشهد به سه راه تربت حیدریه ۶۰۱ میلیارد تومان است که البته به آن تعدیل زیادی هم خواهد خورد و با توجه به هزینه حدود ۱۲۰ میلیارد تومانی که در حوزه اجرا شده است می‌توان گفت تاکنون حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد پیشرفت داشته‌ایم. سوداگری با بیان این که البته انتظار داشتیم سرعت پیشرفت بالاتر باشد اما به دلایلی که ذکر شد به آن هدف گذاری نرسیدیم می‌افزاید: هم اکنون شرایط بهتر است و امیدواریم با تأمین منابع مالی کار سرعت بیشتری بگیرد.

**● مطالعات آزادراه در ناحیه نیشابور دوباره در حال انجام است**

وی در خصوص شرایط فاز بعدی این بزرگراه در عبور از نیشابور با بیان این که کارهای مطالعاتی این محور یک بار انجام شد، می‌افزاید: آن زمان وقتی استلام گرفته شد شهر جدید بینالود طی نامه ای اعلام کرد این آزادراه از محدوده ما عبور نکند. به همین دلیل اگر می‌خواستیم از شمال این شهر عبور کنیم باید به سمت کوه‌های بینالود می‌رفتیم که هزینه‌های ساخت و نگهداری را به‌شدت افزایش می‌داد و به همین دلیل مجبور شدیم طرح را از جنوب شهر بینالود امتداد دهیم. سوداگری می‌گوید: دو سال بعد از آن نامه ای از مدیر عامل شهرهای جدید دریافت کردیم مبنی بر این که می‌توانید از این شهر عبور کنید و مجوز آن را دادند به همین دلیل هم اکنون طرح در حال بازبینی و مطالعه قرار گرفته است. به این ترتیب آزادراه از ا فاصله کمتری از شمال شهر بینالود بدون این که به مناطق کوهستانی نزدیک شود عبور می‌کند. زمانی که مطالعات آن تکمیل شود عملیات اجرایی می‌تواند آغاز شود و پس از تکمیل آن می‌توانیم فاز سوم این آزادراه در خراسان رضوی که نیشابور به سبزوار اتصال می‌دهد عملیاتی کنیم. این اولویت‌های پروژه به لحاظ ترافیکی در استان است که ابتدا محور مشهد تا سه راه تربت حیدریه ساخته خواهد شد، پس از آن سه راه تربت حیدریه تا نیشابور و سپس محور نیشابور به سبزوار تکمیل می‌شود مگر این که بودجه بسیار زیادی در اختیار قرار بگیرد که عملیات عمرانی به‌طور هم‌زمان در چند نقطه آغاز و اجرا شود.

**● فاصله آزادراه از نیشابور در مطالعات جدید کاهش یافته است**

مشاور پروژه آزادراه حرم تا حرم در خصوص فاصله این آزادراه از نیشابور می‌گوید: در مطالعات قبلی مجبور بودیم از قدمگاه دور شویم هم اکنون به شهرستان زرخان و شهر قدمگاه نزدیک‌تر خواهیم شد. آزادراه حرم تا حرم در نزدیکی قدمگاه بزرگراه مشهد نیشابور را قطع می‌کند و نیشابوری‌ها برای رسیدن به مشهد می‌توانند از این نقطه وارد آزادراه شوند. این آزادراه همچنین جاده نیشابور به کاشمر را در ۸ کیلومتری حریم شهر نیشابور نیز

مهیا بود باعث شد در اتفاقی کم سابقه در کشور آزادراه طرف دو سال تکمیل شود. استانداری، طبق قرارداد بنا بود قطعه اول پروژه یعنی حداقل مشهد تا نیشابور در سال ۱۴۰۱ به‌بهره‌برداری برسد اما با توجه به کمبود اعتبارات و وضعیت پیشرفت فیزیکی پروژه این بهره‌برداری به تعویق خواهد افتاد. آن چنان که کارشناس ارزیاب پروژه مطرح می‌کند مبلغ کل قرار داد این قطعه ۳۳ کیلومتری معادل ۶۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده که تاکنون حدود ۱۵۰ میلیارد تومان برای اجرای این مسیر هزینه شده است. شریفی معتقد است با توجه به افزایش هزینه‌ها و تغییر قیمت‌های طی دو سه سال گذشته اعتبار مورد نیاز تکمیل این پروژه بر اساس قیمت‌های امسال بیش از ۱۶۰۰ میلیارد تومان است. البته پیمانکار هیچ مطالبه‌ای از دولت برای اجرای پروژه ندارد و عملیات اجرایی آن در حال انجام است اما با توجه به کوهستانی بودن مسیر بزرگراه عملیات خاک‌برداری آن‌زمان بر شده است.

از موارد مهم این طرح محل عبور این آزادراه از نیشابور بوده که هموار یکی از اصلی‌ترین مطالبات مردم و مسئولان این شهرستان بوده است. نیشابور که از دیرباز یکی از مهم‌ترین شهرهای مسیر جاده ایران به کوهستانی بودن مسیر بزرگراه عملیات خاک‌برداری آن‌زمان بر شده است.

اما مطالعات قطعه نیشابور دوباره مورد بازبینی قرار گرفته و فاصله عبوری این آزادراه از دومین شهرستان پر جمعیت خراسان رضوی کاهش یافته است.

وی ادامه می‌دهد: عملیات سنگین است و طبیعی است پروژه ای با این عظمت طول بکشد البته اگر منابع مالی بیشتری در اختیار باشد با سرعت بیشتری می‌توان کار را انجام داد. منابع محدود است ولی در عین حال کار در حال انجام است و پیمانکار و کارفرما و مشاور دنبال کار هستند و تاکنون کارهای خوبی صورت گرفته است.

مشاور پروژه آزادراه حرم تا حرم با اشاره به مرحله آماده‌سازی در قطعه مشهد سه راه تربت حیدریه می‌گوید: بعضی قسمت‌ها برای روسازی آماده است ولی بعضی قسمت‌ها هنوز کار دارد، در حال آماده‌سازی مصالح روسازی هستیم و مقداری را که تولید شده است دیو کرده‌ایم و در آینده‌ای نزدیک بر خصوص زمان آغاز عملیات اجرایی قطعه نیشابور امادر قسمت‌هایی نیز کار وجود دارد.

سوداگری با بیان این که مشکلات مختلفی در مسیر اجرای پروژه وجود داشت می‌افزاید: در ایستان با کمبود سیمان مواجه شدیم و هنوز هم کار به‌روال عادی برنگشته است اما وضعیت تهیه سیمان بهتر شده و عملیات بتن‌ریزی مجدد از سر گرفته شده است. اتفاقاتی از این دست در کنار کمبود منابع، کار را با کندی مواجه می‌کند اما به‌طور کلی با توجه به شرایط و مشکلات پیش آمده و کمبود بعضی مصالح مانند سیمان و میلگرد و همچنین شرایط اقلیمی آن جا و هوای سرد که انجام برخی عملیات‌ها مانند بتن‌ریزی را متوقف می‌کند از وضعیت پیشرفت فنی اجرا راضی هستیم.

وی ادامه می‌دهد: حتی در این طرح مشکلات فنی نیز داریم، از جایی که زمین ناشناخته است در یکی از پل‌ها به‌رغم مطالعات انجام شده که نشان می‌داد خاک آن‌ریز دانه است اما به‌سنگ خوردیم و دستگاه حفاری دیگر نتوانست کار کند و طرح



**آزادراه باید از کنار زمین‌های بایر یا مناطق توسعه نیافته عبور کند در غیر این صورت تبعات اجتماعی و هزینه‌های اقتصادی زیادی خواهد داشت و از لحاظ فنی نیز قابلیت اجرایی نخواهد داشت. شما آزادراه قزوین کرج را نگاه کنید که به دلیل توسعه شهر هم اکنون به بزرگراه شهری تغییر یافته است. در آزادراه تهران کاشان در محدوده قم نیز آزادراه تبدیل به گذرگاه شهری شده که مشکلاتی را ایجاد کرده است و به همین دلیل از نظر اصولی و فنی اشکال دارد**

سال سخت است اما هم وزارت راه و شهرسازی و هم سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان و سازمان برنامه‌بودجه کشور قول مساعدت لازم در این باره داده‌اند. علاوه بر این، از ظرفیت قانونی ماده ۵۶ نیز

قرار است برای تأمین مالی این پروژه استفاده شود. میرجعفریان می‌افزاید: پیمانکار پروژه یعنی قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) نیز قول‌های مساعدی برای اولویت دادن به این پروژه داده است و طبق توافق انجام شده بین شرکت زیرساخت و قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) قرار است ماشین‌آلات برای سرعت بخشیدن به عملیات اجرایی پروژه افزوده شود. علاوه بر این، در مسیر ۲۰۰ کیلومتری حداقل نیشابور تا سبزوار نیز عملیات دکوپا آغاز شده و با توجه به قول‌های مساعدی که در تأمین مالی و همکاری پیمانکار داده شده است در سال ۱۴۰۱ پیشرفت اجرایی این مسیر عملیاتی‌تر خواهد شد. وی همچنین می‌گوید: متأسفانه بحران کرونا فشار مضاعفی را به حوزه‌های اقتصادی کشور وارد کرده است. یکی از راه‌های بازگشت سرمایه به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های جاده‌ای تردد خودرویی است اما بحران کرونا تردد خودرویی را به‌شدت کاهش داده و این موضوع رغبت سرمایه‌گذاران را کم کرده است. درباره آزادراه حرم تا حرم نیز چنین وضعیتی حاکم است و امیدواریم با ریشه‌کن شدن کرونا تردد‌های جاده‌ای افزایش یابد و بازگشت سرمایه سرمایه‌گذار هم بهبود پیدا کند.

شایان ذکر است که گزارش‌های پیگیرانه روزنامه خراسان رضوی درباره آزادراه حرم تا حرم حاکی از آن است که دولت قبل وعده‌های متفاوتی برای اتمام این پروژه داده است که تقریباً هیچ کدام از این وعده‌ها محقق نشده بود. سال گذشته با ورود پروژه قطعه قم – گرمسار به فرابورس با عنوان «حرم ۳۰۰» بخشی از منابع مالی این پروژه نیز تأمین شد اما برای قطعات بعدی این آزادراه که در جغرافیای استان خراسان رضوی واقع شده است به واقع دولت هیچ‌گونه اقدام مثبتی انجام نداده بود و در اواخر دولت گذشته پروژه‌های با پیشرفت فیزیکی زیر ۱۰ درصد از دستور کار دولت خارج شد. باروی کار آمدن دولت سیزدهم وزارت راه و شهرسازی در اواسط مهر ماه پیشنهادهای برای اصلاح مصوبه احداث آزادراه حرم تا حرم در هیئت دولت ارائه کرد بر اساس متن پیشنهادی وزارت راه و شهرسازی، ۵۰ درصد هزینه‌های با پیشرفت آزادراه یا تبدیل بزرگراه به آزادراه (بدون احتساب بخش احداث شده حداقل قم تا گرمسار) به عهده طرف مشارکت و تأمین ۵۰ درصد از هزینه‌های احداث نیز در تعهد وزارت راه و شهرسازی بوده که از محل ردیف اعتبار مندرج در قوانین بوده که سنواتی با عنوان مشارکت در احداث آزادراه حرم تا حرم دیگر منابع مصوب تأمین و پرداخت خواهد شد. همچنین به موجب اصلاح مصوبه یاد شده، طول پروژه و مدت بهره‌برداری بر مبنای نقشه‌های اجرایی و گزارش هزینه –درآمد مربوط اصلاح می‌شود. پیشنهاد فوق هم اکنون سیر مراحل بررسی و تصمیم‌گیری را در کمیسیون اقتصاد دولت سپری می‌کند. البته برخی کارشناسان معتقد هستند بعید است دولت با این پیشنهاد اصلاحی وزارت راه و شهرسازی موافقت کند. بر اساس مصوبه دولت، سهم دولت در تأمین مالی این پروژه ۳۰ درصد و ۷۰ درصد دیگر تأمین مالی از سوی بخش خصوصی طرف قرار داد یعنی قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) است.