

# الزام برای تسهیل

# دسترسی به حرمرضوی

شنیده‌ها حاکی از بر نامه‌ریزی و اجرای طرحی برای بستن زیر گذر حرم و ممانعت از عبور و مرور خودروهای شخصی است؛ به این بهانه با بسته‌های اجرای هر طرح ترافیکی برای حرم مطهر رضوی رابرسی کردیم



عکس از شب - پایگاه اطلاع رسانی شهرداری مشهد

**وحید تفریحی/**خودرو را به زحمت در کوچه پس کوچه‌های اطراف میدان توحید پارک می‌کنند، سگرمه‌هایش در هم رفته، باید یکی از پسرانش داخل ماشین بماند و ام‌قربار و بندیل و وسایلی باشد که روی بار بند گذاشته است! پسر کم‌کم با همان لپچه‌آذری‌اش، غرولندی زیر لب می‌کند و انتخاب مشهد برای مقصد سفر نوروزی‌شان را زیر سوال می‌برد. پدر هر چه گشت و گشت نه‌پار کینگی پیدا کرد و نه حتی جای پارک مطمئنی! مسیر هم که برای برنامه‌های تحویل سال بسته است و غلغله جمعیت اجازه تردد خودرو به سمت حرم را نمی‌دهد. مادر پیرش هم که امکان پیاده رفتن به سمت حرم را ندارد و از خودروهای برقی و مسافربر عمومی هم برای انتقال زائران به حرم مطهر رضوی در این شلوغی خبری نیست و باید پیش پسر کم منتظر بماند! البته دل که پراز عشق باشد، سختی هم آسان می‌شود و همین هم هست که زائران و مجاوران حرم مطهر رضوی در ایام شلوغ سال با وجود تمام سختی‌های رسیدن به بارگاه منور رضوی، باز هم با عشق پای در مسیر می‌گذارند و از سختی ناالن نمی‌شوند، ولی این نباید نافی مسئولیت متولیان در تسهیل رفت و آمد زائران اقال علی بن موسی الرضا(ع) باشد.
گره ترافیکی اطراف حرم مطهر رضوی به خصوص در ایام شلوغ سال، همیشه دغدغه بر نامه‌ریزان و متولیان و مسئولان برای گره گشایی بوده و هست؛ طی بیش از یک دهه گذشته طرح‌های مختلفی برای کاهش بار ترافیکی هسته ممرکزی اجرا شده است، اما هر کدام با وجود مزیت

ها و معایبی که داشته‌اند، نتوانسته‌اند گره گشا باشند. حدود ۱۱ سال پیش طرح زوج و فرد برای کاهش تردد و جلوگیری از ایجاد گره‌های ترافیکی در هسته ممرکزی مشهد اعمال شد و هر سال دامنه آن بیشتر می‌شد به طوری که در خرداد سال ۹۲ به ۱۷ کیلومتر افزایش پیدا کرد و علاوه بر آن، محدودیت زمان تردد به جای ساعت ۲۰، به ۲۲ افزایش یافت اما این طرح نیز عملاً نتوانست گره ترافیکی را در این منطقه باز کند.
فروردین ماه سال ۹۸ نیز زم زمه‌های پولی شدن تردد خودروها در هسته ممرکزی مطرح شد که به دلیل اعتراض‌های ناپخته بودن طرح و نبود زیرساخت‌های اجرایی، منتفی شد. مدتی هم هست که زم زمه‌هایی برای اجرای یکی از طرح‌های ترافیکی اطراف حرم که مدت‌ها در باره آن حرف و سخن بود، شنیده می‌شود؛ این که زیر گذر حرم مطهر رضوی بسته شود، به برخی خیابان‌های منتهی به حرم رضوی پیاده‌راه و امکان عبور و مرور خودروهای شخصی گرفته شود به طور کلی اطراف بارگاه منور رضوی از تردد خودروهای شخصی خالی شود. البته این که اجرای این طرح چه زمانی کلیدی خورد و قطعی هست یا خیر و این که چه جزئیاتی برای آن در نظر گرفته شده است هنوز مشخص نیست و از سوی متولیان و مسئولان امر اطلاع رسانی نشده، اما در این گزارش به بهانه این زم زمه‌ها، به بررسی بایسته‌های جدی و ضروری اجرای هر طرح ترافیکی در اطراف حرم مطهر رضوی پرداختیم که در ادامه خواهید خواند.

### شرایط تشرّف به حرمرضوی پیش بینی پذیر باشد

مناسب برای رسیدن به حرم قابل پیش بینی برای هر زائر و مجاور باشد، نوع وسیله نقلیه را بتواند با توجه به شرایط ترافیکی اطراف حرم که برای همه مشخص باشد، انتخاب کند. ظرفیت پارکینگ‌های اطراف حرم مشخص باشد و امکان رزرو جای پارک را داشته باشد. چنین مطالبه‌ای باعث می‌شود که از سرگردانی و معطلی زائران برای رسیدن به حرم مطهر رضوی جلوگیری شود و افراد بتوانند بر نامه‌پیش بینی شده و مشخصی برای تشرّف به حرم داشته باشند.

مهم‌ترین و اصلی‌ترین مطالبه و البته بایسته‌ای که برای طراحی هر طرح ترافیکی در اطراف حرم مطهر رضوی باید مدنظر قرار گیرد، پیش بینی پذیر بودن مدت زمان، نوع رسیدن زائران و به طور کلی شرایط تشرّف به حرم مطهر رضوی است. هر زائری که در مشهد قصد تشرّف به بارگاه منور رضوی را دارد باید بتواند زمان حرکت از مبدأ (هتل، منزل و ... در مشهد) را بر نامه‌ریزی کند، باید بداند در ایام شلوغ و عادی چقدر زمان نیاز دارد که به حرم مطهر رضوی برسد، مسیریابی

روزنامه

سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی

خراسان رضوی

### حرم مقصد باشد و نه معبر

حرم مطهر به این سوال پاسخ دهند که چه تدبیری برای مشکلات ناشی از بستن یکی از اصلی‌ترین محورهای عبوری و شبکه ارتباطی شهر اندیشیده‌اند؟ واقعا جای سوال است که چرا در دهه‌های گذشته این قدر کاستی و کمبود در زمینه توسعه شبکه بزرگراهی در اطراف حرم داشتیم که حالا معابر اطراف حرم به دلیل عبوری بودن، پر ترافیک شود و برای زائران در دسر ایجاد کند. از سوی دیگر باید بررسی شود آیا بازیر ساخت‌های موجود می‌توان زیر گذرهای حرم رضوی را مسدود کرد یا باید معابر شارستان و حلقه پیرامونی حرم را تکمیل و بار ترافیکی را روی معابر جایگزین هدایت کرد و در صورت آزمون و خطا در این زمینه به سمت اجرای قطعی طرح رفت. به هر روی به نظر می‌رسد که در طراحی، معماری و برنامه‌ریزی شهری باید حرم را به عنوان مقصد در نظر گرفت و نه معبر، در این صورت است که بخش زیادی از تراکم خودروهای شخصی در خیابان‌های منتهی به حرم مطهر رضوی کم می‌شود و از ترافیک آن کاسته خواهد شد.

### الگوی ترافیکی واحد برای کل سال جوابگو نیست

امکان تردد زائران با خودروی شخصی و با فراغ بال و سهولت بیشتر فراهم است، این امکان از آن هاسلب‌شود؟ در طراحی و برنامه‌ریزی طرح‌های ترافیکی برای اطراف حرم مطهر رضوی باید برای روزهای شلوغ حضور زائران در حرم، یک الگوی مشخص داشت و برای روزهای عادی الگویی دیگر. از سوی دیگر جای این سوال جدی مطرح است که برنامه‌ریزان و طراحان طرح‌های ترافیکی و همچنین مدیران شهری در معماری و ساخت و سازهای اطراف حرم به چه میزان به موضوع پرداختند غیر عامل توجه کرده‌اند؟

### مقدمات هر طرح ترافیکی، قبل از اجرا مهیا شود

کودکان یا معلولان به حرم رضوی مشرف می‌شوند و نیاز دارند که در نزدیک‌ترین مکان به حرم مطهر رضوی خودروی خود را پارک کنند.

#### ● تعبیه مدهای حمل و نقلی متنوع از محل‌های مسدود شده

یکی دیگر از مقدماتی که قبل از اجرای طرح‌های احتمالی ممنوعیت تردد خودروهای شخصی در معابر منتهی به حرم یا بستن زیر گذر حرم باید مدنظر قرار گیرد، توجه به تعبیه مدهای حمل و نقلی متنوع از مبادی مسدود شده است. این مدهای حمل و نقلی نه تنها باید متنوع و شامل تاکسی، اتوبوس، بی‌آرتی، خودروی برقی و ... باشد بلکه باید ظرفیت آن طوری طراحی شود که زحمت و در دسر مضاعفی برای زائران حضرت رضا(ع) یا شیرازی سوار تاکسی شوید در دسر بتوانند با پارک خودرو در پارکینگ‌ها، خود را به حرم مطهر برسانند.

#### ● افزایش نظارت‌ها و جلوگیری از افزایش هزینه‌های مردم

در اجرای طرح‌های ترافیکی باید نظارت‌های کافی نیز بر دقیق اجرا شدن جزئیات آن وجود داشته باشد تا مانع از متضرر شدن زائران و مجاوران شود. به طور مثال، همین امروز اگر در خیابان امام رضا(ع) یا شیرازی سوار تاکسی شوید و بخواهید خودتان را به حرم برسانید، با انواع و اقسام کرایه‌ها مواجه می‌شوید و هر فردی به دلخواه رقمی را به عنوان کرایه از زائر یا مجاور دریافت می‌کند. البته برای رفع مشکلات این چنینی طرح‌های نظارتی و بازرسی‌های متنوع هم شکل گرفته اما مشکل را حل نکرده است. استفاده از تاکسیمتری یا راه‌ر سید در ازای خدمات هم به طور جدی اجرایی نمی‌شود. به همین دلیل باید فکری جدی برای افزایش نظارت‌ها بر حوزه حمل و نقل شود تا جلوی تضییع حقوق زائران گرفته شود و بر هزینه‌های تمام شده زائران و مجاوران برای رسیدن به حرم افزوده نشود.

### مسیر ناممکن بستن زیر گذر حرم

شد، طبیعتاً اجرایی کردن طرح بستن زیر گذر حرم مطهر رضوی فعلاً امکان پذیر نیست و باید برای همه جوانب آن فکر و کارشناسی دقیق انجام و الزامات و بایسته‌های مورد اشاره، اجرایی و عملی شود. در این زمینه، آستان قدس رضوی به عنوان یک نهاد مردمی خود نیز مطالبه گر تسهیل زیارت و دسترسی مردم به حرم مطهر رضوی است و دیگر دستگاه‌های اجرایی هم باید پای کار بایند، چرا که حل این مشکل یک ممر فراق دستگاهی می‌طلبد.

مقصد ۳۰ تا ۴۰ درصد خودروهایی که به خیابان‌های اطراف حرم مطهر رضوی مثل خیابان آیت... شیرازی، امام رضا(ع) و ... می‌روند حرم مطهر نیست و تنها می‌خواهند از زیر گذر به عنوان معبر عبوری استفاده کنند. این واقعیت تلخی است که باید در برنامه‌ریزی‌ها به آن توجه شود. یکی از عوامل جدی افزایش تردد و ترافیک شدید در خیابان‌های منتهی به حرم و به خصوص زیر گذر حرم مطهر رضوی، همین است که معابر منتهی به حرم و زیر گذر، در طراحی‌ها و معماری شهری به عنوان معبر در نظر گرفته شده و نه مقصد. طبیعتاً در طراحی‌ها و برنامه‌ریزی‌های بعدی باید این رویه اشتباه اصلاح شود، اما اصلاح آن هم مقدمات و ضرورت‌های جدی می‌طلبد. زیر گذرهای حرم مطهر شبکه ارتباطی شمالی – جنوبی و شرقی – غربی مشهد است و نقش عبوری دارد. اگر بخواهیم این نقش را کم‌رنگ یا حذف کنیم باید ابتدا معابر عبوری جایگزین، مشخص و تبعات حذف این معابر و محدودیت برای تردد خودروهای شخصی بررسی شود. بدنیست کارشناسان و طراحان طرح مسدودسازی زیر گذر

واضح و مشخص این که نباید یک الگوی واحد را در کل سال اجرایی کرد؛ نمی‌توان در روزهای شلوغ و پر مسافر، مبادی ورود به حرم را بست و پیاده‌راه ایجاد کرد و در ایام عادی که امکان تشرّف با خودروی شخصی و پارک خودرو در نزدیک‌ترین پارکینگ به بارگاه رضوی فراهم هست، باز هم همین الگور ا اجرا کرد! بنابراین در طرحی که برای بستن زیر گذر حرم مطرح است، هر چند جزئیات آن هنوز از سوی متولیان رسانه ای نشده ولی به اذعان کارشناسان منتقد این طرح، نمی‌توان الگوی اجرایی این طرح را به کل سال تعمیم داد. چرا وقتی در ایام عادی

اجرای هر طرح ترافیکی در اطراف حرم مطهر رضوی نیازمند برخی مقدمات و ایجاد برخی زیرساخت‌هاست که باید حتماً در صورت برنامه‌ریزی برای هر طرحی، فراهم کردن این مقدمات، قبل از اجرای طرح در دستور کار قرار گیرد و تا قبل از نهایی شدن و اجرای کامل این مقدمات، طرح ترافیکی کلید نخورد. به طور مثال در اجرای طرح بستن زیر گذر حرم مطهر رضوی برخی مقدمات واجب و ضروری است:

#### ● الف) احداث پارکینگ در محل اجرای ممنوعیت تردد خودروهای شخصی

در صورتی که در طرح پیش بینی شده متولیان برای اطراف حرم مطهر رضوی، بستن خیابان‌ها و معاری که به حرم مطهر رضوی ختم می‌شود در مقطای از سال پیش بینی شده، طبعاً باید برای تعبیه جای پارک کافی و مناسب برای افرادی که با خودروهای شخصی به حرم مطهر رضوی مشرف می‌شوند، فکری اساسی شود. طبیعتاً احداث پارکینگ نباید با خیابان‌هایی که تردد خودروی شخصی در آن ممنوع شده، فاصله زیادی داشته باشد، به طور مثال نمی‌توان ظرفیت پارکینگ مجدداً به حساب پارکینگ‌هایی گذاشت که در صورت اجرای مسدودسازی تردد خودروهای شخصی، مردم بتوانند خودروی خود را در آن پارک و ادامه مسیر را به طریق دیگری طی کنند. ضمن این که از محل این پارکینگ‌ها نیز باید امکانات حمل و نقل مردم به مقصد حرم دیده شود. علاوه بر این، فارغ از هر تصمیمی که برای بستن مسیرهای منتهی به حرم گرفته می‌شود، به هر حال برای ایام عادی نیز علاوه بر پارکینگ‌هایی که در اطراف حرم احداث می‌شود، باید پارکینگ‌هایی هم در نزدیک‌ترین مکان به حرم مطهر رضوی تعبیه و احداث شود تا پاسخگوی افرادی باشد که با خودروی شخصی و در ایام عادی به حرم رضوی مشرف می‌شوند. به خصوص خانواده‌هایی که با افراد سالمند،

ذکر این نکته بسیار ضروری است که تسهیل رفت و آمد زائران و مجاوران به حرم مطهر رضوی باید اصل اساسی باشد یا به نوعی این طور می‌توان گفت که برای شیوه تشرّف به حرم مطهر رضوی، «اصل» باید «اختیار مردم» باشد و طرح‌ها و برنامه‌ها به نوعی اجرایی شود که مسیر رسیدن مردم به حرم را سخت و دشوار نکند، بلکه سهولت دسترسی افزایش و زمان رسیدن مردم کاهش یابد. ضمن این که با توجه به فراهم نبودن الزاماتی که در این گزارش به آن پرداخته

## توضیحات محیط زیست استان درباره گزارش «کشت مرگ، بیخ گوش مشهد!»

است که تقریباً اکثر نقاط شهر مشهد از شبکه جمع‌آوری و انتقال فاضلاب برخوردار بوده اما متناسب با آن، حجم و تعداد تصفیه‌خانه‌های شهری افزایش پیدا نکرده است. از این رو به دلیل حجم بالای فاضلاب ورودی به تصفیه‌خانه‌ها، قدیمی بودن برخی از تصفیه‌خانه‌های موجود، کیفیت پساب خروجی تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری (مانند پرنکندآباد ۱ و ۲ و اولنگ اسدی) از کیفیت استاندارد برخوردار نبوده و مضافاً

بخشی از فاضلاب بالاتر از ظرفیت مازاد تصفیه‌خانه‌ها، به صورت مستقیم و بدون انجام فرایند تصفیه در رودخانه کشف و تخلیه می‌شود. برای حل این مشکل که مهم‌ترین معضل زیست محیطی کشف رود است، شرکت آب و فاضلاب مشهد می‌بایست اقدام به ساخت و توسعه تصفیه‌خانه‌های جدید کند و تازمانی که به اندازه کافی تصفیه‌خانه‌های با کیفیت نداشته باشیم، مشکل برطرف نمی‌شود. در این راستا هم اکنون تصفیه‌خانه جدید محلی اولنگ توسط شرکت آب منطقه‌ای خراسان رضوی تکمیل شده و به زودی در مدار بهره‌برداری قرار می‌گیرد، همچنین با توجه به در دست احداث بودن تصفیه‌خانه بزرگ فاضلاب طبرسی و ارتقای پرنکندآباد ۲ امید است طی ۳ سال آینده مازاد فاضلاب برای تخلیه به کشف رود وجود نداشته باشد. شایان ذکر است، این اداره کل در راستای وظیفه نظارتی و حاکمیتی خویش به‌طور مرتب از خروجی تصفیه‌خانه‌های

خانه سپتاژ توسط شهرداری مشهد در دستور کار قرار

گرفته حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است، اما از برنامه مقرر (بهره‌برداری در مهرماه ۱۴۰۰) بسیار عقب

تر بوده و این امر سبب تشدید آلودگی‌های می‌شود.

#### فاضلاب‌های ورودی به رودخانه کشف رود

#### و الایندگی آن

فاضلاب‌های ورودی به رودخانه کشف رود عبارتند از: تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری – فاضلاب‌های خاکستری – رواناب‌های شهری – فاضلاب‌های تانکری و سپتاژ– تصفیه‌خانه شهرک صنعتی طوس – تصفیه‌خانه شهرک صنعتی چرمشهر.

#### تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری

تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری شامل: تصفیه‌خانه‌های اولنگ اسدی– پرنکندآباد ۱– پرنکندآباد ۲– تصفیه‌خانه خین عرب –تصفیه‌خانه التیمور و تصفیه‌خانه آستان قدس رضوی.

#### عدم تناسب بین شبکه جمع‌آوری و انتقال فاضلاب با ظرفیت تصفیه‌خانه‌های شهری در مشهد

عدم تناسب بین شبکه جمع‌آوری و انتقال فاضلاب با ظرفیت تصفیه‌خانه‌های شهری در شهر مشهد به نحوی

اطخاریه‌های متعدد و پیگیری‌های قضایی، اقدام اساسی در حل معضلات این رودخانه حفاظت شده توسط عاملان ایجاد آلودگی انجام نشده است. وی همچنین گزارش وضعیت منابع آلاینده، میزان آلودگی، اقدامات صورت گرفته در راستای کاهش آلودگی، معرفی واحدهای آلاینده و حقایق رودخانه کشف رود، را بیان کرد که به این شرح است:

#### سپتاژ

با پیگیری‌های این اداره کل و متعاقباً سفر جناب آقای دکتر سلاجقه، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست ایران حسب دستور وی و پیگیری و تصویب از صندوق ملی محیط‌زیست کشور، مبلغ ۵۲ میلیارد تومان توسط صندوق ملی محیط‌زیست برای تکمیل تصفیه‌خانه سپتاژ از طریق بانک عامل، در اختیار شهرداری مشهد قرار گرفت. عدم کفایت اقدامات شرکت آبفا به عنوان متولی احداث تصفیه‌خانه‌های جدید و توسعه تصفیه‌خانه‌های موجود به عدم تناسب میان فاضلاب تولیدی در کلان شهر مشهد و زیرساخت‌های موجود برای تصفیه فاضلاب مشهد منجر شده است، همچنین عدم دسترسی برخی از شهروندان به سیستم آگوی شهری، تخلیه و انتقال بخشی از این فاضلاب‌های شهری توسط تانکرهای حمل فاضلاب (سپتاژ) به محیط پیرامونی شهر یا در مسیر رودخانه کشف رود را به دنبال داشته است. هر چند احداث تصفیه

اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان توضیحاتی درباره گزارش «کشت مرگ، بیخ گوش مشهد!» که یک شنبه ۲۱ اسفندماه در همین صفحه منتشر شد، به تحریریه روزنامه خراسان ارسال کرده است که در ادامه می‌آید: «مدیر کل حفاظت محیط‌زیست خراسان رضوی، ضمن تقدیر از پیگیری‌های روزنامه مردمی و فعال خراسان در خصوص وضعیت آلودگی کشف رود، بیان کرد: طبق بند ۴ تصویب نامه هیئت وزیران به شماره ۱۹۷/ ۱۲۰۱ ت/ ۲۷۹۶۹هـ مورخ ۷/ ۲۸/ ۱۳۸۶ (استان‌داری‌های سراسر کشور با همکاری وزارتخانه‌های نیرو، جهاد کشاورزی و بهداشت، درمان و آموزش از آبیاری مزارع با فاضلاب تصفیه‌نشده جلوگیری به عمل آورند.) همچنین طبق بند ۳ صورت جلسه هیئت وزیران به شماره ۱۷۰/ ۹۶/ ۸۳۰۸ تاریخ ۱۳/ ۰۸/ ۱۳۸۵، وزارت جهاد کشاورزی با همکاری وزارت نیرو اقدامات لازم برای رفع مشکل آبیاری مزارع سبزی‌کاری با فاضلاب خام را در اسرع وقت با اولویت در استان‌های تهران، لرستان و خراسان به اجرا درآورد و موضوع توسط کارگروهی مرکب از وزرای بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، جهاد کشاورزی، نیرو و دادگستری مورد کارشناسی قرار گیرد و راهکارهای کوتاه‌مدت و میان‌مدت و دراز مدت تهیه و در شورای یاد شده مطرح شود. مهدی اله‌پور در خصوص مشکلات حوزه آلودگی رودخانه حفاظت شده کشف رود مشهد اظهار کرد: با وجود نظارت‌ها،



#### فاضلاب

شهری و پایاش در

صورت عدم رعایت استانداردهای زیست محیطی اطخاریه زیست محیطی برای ارگان‌متولی صادر می‌کند.

#### ● اجرای برنامه پایاش از واحدهای صنعتی– خدماتی و تصفیه‌خانه‌های حوزه رودخانه کشف رود

از ابتدای اسمال تا کنون حدود ۲۵۰ نوبت پایاش زیست محیطی رودخانه کشف رود و مراکز عمده ایجاد آلایندگی رودخانه مشتمل بر تصفیه‌خانه‌های فاضلاب شهری، شهرک صنعتی چرمشهر، واحدهای صنعتی و خدماتی از جمله قالی‌شویی، ملحفه‌شویی، بازیافت ضایعات و پرک و کارواش‌ها صورت گرفته است و بیش از ۹۲ مورد اطخاریه زیست محیطی نیز برای واحدهای صنعتی / خدماتی آلاینده صادر شده و طرح شکایت از مراکز آلاینده مزبور در مراجع قضایی در حال پیگیری است.