

شنبه | ۲۰ اسفند ۱۴۰۱ |  
۱۸ شعبان ۱۴۴۴  
۵۲۰۲ شماره

# خبرن صری

## گزارش ویژه

بررسی عقب ماندگی های زیرساختی مشهد الرضا به بهانه آمادگی برای پذیرایی سالانه ۴۰ میلیون زائر

# پایتخت معنوی ایران نیازمند نگاه و قانون ملی است

**مسعود حمیدی/** پیدایش و رشد شهر مشهد مرهون وجود مرقد مطهر حضرت رضا (ع) امام هشتم شیعیان جهان است. طی چنددهه گذشته این کلان‌شهر به‌شکل نامتقارنی و بر خلاف واقعیت و توان محیطی رشد کرد، ر شدی که مشهد را به دومین کلان‌شهر کشور و بزرگ‌ترین ویر جمعیت ترین کلان‌شهر مذهبی جهان تبدیل کرد. در طول ادوار تاریخی شهرها بر اساس مزیت نسبی رشد وتوسعه پیدامی کنندو مزیت نسبی مشهد وجود بارگاه ملکوتی علی بن موسی الرضا(ع) است که سالانه بیش از ۴۰ میلیون دلداده را به سوی خود فرامی خوانداتمامان ایشان باشندو مامجاوران به سنت این امام معصوم(ع) میزبانی از این دلدادگان را وظیفه خودمی دانیم، اما چه کنیم که گاه‌زمانی شرمنده مهمانان ضامن اهومی شویم، اثرانی که ساعت‌ها در ترافیک ورودی‌های مشهدمی مانند، زیراشانه جاده‌های ورودی مشهدتوان پذیرش این حجم از ترافیک و خودرو را ندارند، کافی است در مناسبتهای خاص مذهبی راهی مشهد شوید تا حقیقت را از نزدیک لمس کنید. جایی که در فاصله فقط یک کیلومتر از حرم مطهر رضوی، بافت شهری رامی بینید که می‌توان آن را پایتخت حاشیه‌نشینی کشور دانست. این در حالی است که متن شهر نیز با چالش‌های فراوانی از جمله ترافیک و آلودگی هوا دست به گریبان است که همه ساکنان شهر را کلافه کرده است. دلیل این همه ناسایبی این است که مشهددر شرق کشور به قطب جمعیت پذیری تبدیل شده است. مهاجرانی که به ناچار در حاشیه این کلان‌شهر ساکن شده‌اند و گاهی از خدمات محروم می‌شوند، اما مامشهدی‌ها با سبیلی صورت خود را سرخ‌نگه داشته‌ایم تا مبادامهمانان امام رضا(ع) کشور کنند مجاوران ایشان در سختی اند در حالی که این سختی‌های بعضا شیرین ناشی از آن است که مشهدی‌ها ناان و نمک سفره خود را با مهمانان ولی نعمت‌شان شریک می‌شوند ولی گاه‌زمانی به خاطر خیل عظیم مهمانان کسری‌هایی برایش شهر تحمیل می‌شود.

این کسری‌ها در چند حوزه کاملاً مشهود است؛ **حوزه اول راه و حمل‌ونقل است؛** در شرایطی که از جمعیت ۴۰ میلیون زائر ی که سالانه وارد مشهد می‌شوند حدود ۷۰ درصد با وسیله نقلیه شخصی راهی این کلان‌شهر می‌شوند و در ایام نوروز و مناسبت‌های خاص مذهبی که گاه یک ماه به طول می‌انجامد شهر مشهد به‌طور کامل قفل می‌شود و از آن بدتر این که برخی ورودی‌های این کلان‌شهر هنوز در حد جاده اصلی با عرض ۱۰ متر باقی مانده‌اند. آمارهای رسمی وزارت راه و شهرسازی می‌گوید، استان خراسان رضوی تنها ۱۱۱ کیلومتر آزادراه دارد و به لحاظ توسعه آزادراهی و بزرگراهی در رتبه ۲۳ کشور قرار گرفته و به نوعی با توجه به جایگاه این کلان‌شهر به عنوان قطب دوم جمعیت کشور، خراسان رضوی فقیرترین استان به لحاظ توسعه زیرساخت حمل‌ونقل به خصوص جاده‌ای است.

طی دهه های گذشته با تأکیدات رهبر معظم انقلاب بر زیارت‌آسان و راهبردهای تعیین شده نظام، دولت‌ها سعی کرده‌اند این عقب‌ماندگی را به نحوی جبران کنند، مهم‌ترین این تصمیمات تخصیص بودجه زیارت به کلان‌شهر مشهد بود، همچنین چندین پروژه زیرساختی جاده‌ای تعریف و کلنگ‌زنی شده‌اند. برخی از این بزرگراه‌ها به بهره‌برداری رسیدند، اما مهم‌ترین این پروژه‌ها که دوازده‌ا در حرم تاحرم و آزادراه مشهد-چناران -قوچان هستند بعد از گذشت ۱۰ سال هنوز به نتیجه مطلوب نرسیده‌اند.

#### ● **قانون و اعتبارات بودجه زیارت آب‌شد!**

همزمان با سالروز ولادت امام رضا (ع) در هشتم آبان ماه ۱۳۸۸ دولت دهم با تأکید بر جایگاه مشهد به عنوان پایتخت معنوی و مذهبی، کشور تصمیم گرفت «بودجه زیارت» را پایه‌گذاری کند تا بخشی از این عقب‌افتادگی‌ها و تقویت‌توان مشهد

برای پذیرایی از زائران علی بن موسی الرضا(ع) جبران شود. بر اساس ماده ۱۲ قانون برنامه پنجم توسعه قرار بود هر سال ۲۰۰ میلیارد تومان برای این موضوع اختصاص یابد، اما در ادامه شهرهای مذهبی قم و شیراز به این بودجه اضافه شدند و عملاً محوریت مشهد الرضا در بودجه زیارت و حتی نگاه ملی به مشهد کنار گذاشته شد و کم‌کم دولت همه ۳۱ استان کشور را در این بودجه شریک کرد. در سال اول اجرای این برنامه از ۱۶۰ میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان بودجه با تأکید بر اختصاص به مشهد، قم و شیراز ۵۵ میلیارد تومان از آن تخصیص یافت. سال ۹۱ بود که با اصرار نمایندگان مجلس، بودجه زیارت از ماده ۱۲ قانون برنامه ۵ ساله توسعه خارج شد و در قالب جدول ۱-۱۰ قانون بودجه مساجد، بقاع و زیارتگاه‌ها قرار گرفت. سهم خراسان رضوی در سال ۹۱ تنها ۱۰ میلیارد تومان شد. سال ۹۲ سهم استان ۲۵ میلیارد تومان بود، اما تنها ۴ میلیارد تومان تخصیص یافت. سال ۹۳ از ۱۲ میلیارد و ۵۳۵ میلیون تومان سهم استان فقط ۸ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان تخصیص پیدا کرد. در قانون بودجه سال ۹۴ حدود ۲۰ میلیارد تومان اعتبار ویژه مساجد، بقاع متبر که زیارتگاه‌ها برای خراسان رضوی مصوب شد که ۹ میلیارد و ۹۷۰ میلیون تومان آن تخصیص یافت. دولت در این سال ۶ میلیارد تومان از کسری تخصیص اعتبار سال ۹۳ را نیز پرداخت.

#### ● **تلاش برای حذف ردیف بودجه زیارت!**

در سال ۹۵ در اقدامی عجیب دولت وقت تصمیم به حذف ردیف بودجه زیارت از قانون بودجه گرفت. با این حال با پیگیری‌های نمایندگان مردم، ۲۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در قالب جدول ۱۷ قانون بودجه برای زیارت مصوب شد، اما این اعتبارات هم مانند اعتبارات بودجه زیارت سال‌های قبل محقق نشد و طی سال‌های ۹۶ و ۹۷ به خبری از بودجه زیارت در قانون بودجه نبود. اعتراض محمد باقر نوبخت، رئیس وقت سازمان برنامه و بودجه در سال ۹۸ نیز قابل تأمل بود که اعلام کرد بودجه زیارت به دلیل ناچیز بودن و تخصیص نیافتن هیچ کمک‌به شهر مشهد نکرده است و وعده داد در ردیف‌های دیگری به کلان‌شهر مشهد کمک خواهد شد و سال ۹۹ نقطه پایانی بر بودجه زیارت بود و سال ۱۴۰۰ نیز در لایحه بودجه ردیف بودجه زیارت حذف شد. این موضوع حتی در لایحه بودجه ۱۴۰۱ هم دیده نشد و خبری از ردیف بودجه زیارت نبود، اما با پیگیری‌های انجام شده سال گذشته معادل ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار خارج از ردیف اختصاصی و در قالب اعتبار استانی برای موضوع زیارت به خراسان رضوی تخصیص داده شد که این اعتبار خارج از لایحه بودجه ۱۴۰۱ بود. با این حال با پیگیری‌های انجام‌شده و احیای مجدد کار گروه زیارت، دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۲ ردیف بودجه اختصاصی را برای شهرهای زیارتی مشهد، قم، شهرری و شیراز در نظر گرفت ولی کل اعتبار در نظر گرفته‌شده در جدول شماره ۹ اعتبارات ردیف‌های متفرقه سال ۱۴۰۲ تنها ۱۰۰ میلیارد تومان است که از ۲۰۰ میلیارد تومان سال گذشته هم کمتر است.

یعنی طی ۱۴ سال گذشته همزمان با رشد نامتقارن و توسعه شهر مشهد و افزایش جمعیت این کلان‌شهر و ۴ برابر شدن زائران مشهد الرضا بودجه زیارت معکوس عمل کرد و نه تنها هیچ رشدی نداشت بلکه ابتدا شهرهای دیگر هم به این بودجه اضافه شد، سپس تخصیص‌ها بر مداخله صرف چرخید و سال‌ها هم به بهانه عدم تخصیص از قانون بودجه حذف شد و به جرئت می‌توان گفت این رویه بی‌احترامی به مشهد الرضا و زائران حریم حرم رضوی بوده است.

#### ● **آرام راه حرم تاحرم**

آزادراه حرم تاحرم با نام حرم علی بن موسی الرضا (ع) ابتدای دهه ۹۰ کلنگ‌زنی شد، اما در این

۱۱ سال حتی یک متر از قطعه این آزادراه که در مرزهای جغرافیایی خراسان رضوی جانمایی شده به بهره‌برداری نرسیده است. سال‌هاست که قطعه ۳۳ کیلومتری این آزادراه در حدفاصل مشهد تا نیشابور در گیر و عده دولت‌ها برای تأمین اعتبار است، اما هر بار که در لوابج بودجه اندک اعتباری هم صرف‌احداث این آزادراه می‌شود در خارج از جغرافیای خراسان رضوی هزینه‌می شود و در طول این سال‌ها ما شاهد بهره‌برداری این آزادراه از انتها به سمت ابتدا هستیم و قطعات این پروژه در مرزهای خراسان رضوی هیچ‌گاه «اولویت» دولت‌ها نبوده است. در لایحه بودجه امسال نیز اعتبار ۱۲۰ میلیاردی برای تکمیل این آزادراه در نظر گرفته‌شده است در حالی که برای تکمیل قطعه مشهد تا نیشابور این پروژه به طول ۳۳ کیلومتر بیش از ۱۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است. آن هم در شرایطی که تاکنون پیشرفت فیزیکی این قطعه کمتر از ۲۰ درصد بوده است. آن‌طور که معاون عمرانی استاندار خراسان رضوی می‌گفت؛

«در ۱۰ سال گذشته رابطه استان با وزارت راه و چهار خدشه» شده بود و حداقل در باره این پروژه تکمیل قطعه مشهد تا نیشابور جزو اولویت‌های این وزارتخانه نبوده که در دولت سیزدهم در حال انجام است، اما حقیقت ماجرا آن است که خروجی این وعده‌ها تنها ۱۲۰ میلیارد تومان اعتبار است که بدون شک این اعتبار نیز صرف تکمیل قطعه محدوده سمنان آزادراه حرم تاحرم خواهد شد.

#### ● **مشهد-چناران گرفتار وعده‌ها**

بر اساس آمارها، بخش عمده تردد‌های مسافری با خودروی شخصی در استان، از مسیر مشهد-چناران -قوچان به سمت شمال کشور صورت می‌گیرد و مهم‌ترین مسیر ترده در زمینهی تر مرکز استان، به‌ویژه از محدوده مشهد تا سمرقند فرودوسی است. علاوه بر این به دلیل فراوانی تردد در مسیر مشهد به شهر جدید گلپه‌ار، بخش اصلی زائرانی که به مشهد مقدس وارد می‌شوند از این مسیر تردد می‌کنند که در ساعت اوج تردد این مسیر قفل می‌شود و گاه تصادف‌های زنجیری در این جاده رخ می‌دهد. این راه هم باید اضافه کرد که این مسیر جزو جاده‌های حادثه‌آفرین استان است. تمام این‌ها یک ضرورت را فریاد می‌زند، آن‌هم احداث آزادراه در مسیر مشهد-چناران.

پروژه آزادراه مشهد-چناران -قوچان سال ۹۶ با مشارکت دولت و استان قدس رضوی کلید خورد و قرار شد با اجرای ۵۵ کیلومتر آزادراه با سرمایه‌گذاری برآوردی ۴۲۰ میلیارد تومان طی ۳۶ ماه مسیر به بهره‌برداری برسد (البته کل مسیر حدافصل مشهد تا قوچان بیش از ۱۱۵ کیلومتر است) اما همان ابتدا قفل بر قامت این آزادراه نشست؛ تأمین اعتبار از سوی دولت با کندی انجام می‌شد، تملک اراضی مورد نیاز اجرای این مسیر با سنگ‌های بزرگی روبه‌رو شد، اراضی پدیده‌شاندیز، اراضی در حریم‌وزر شگاه‌ثامن و مالکان خصوصی و کشاورزی از جمله آن است. مطالبات پیمانکاران معوق شد و دولت به صورت قطره چکانی اعتبار

تزریق کرد. رئیس‌جمهور فروردین ماه امسال در اولین سفر استانی خود به خراسان رضوی حدود سه هزار میلیارد تومان برای این پروژه اعتبار تخصیص داد که نیمی از آن از تعهدات دولت بود و نیمی دیگر بر عهده استان قدس رضوی به‌عنوان سرمایه‌گذار این پروژه گذاشته شد. پروژه در خرداد حدود ۲۲ درصد پیشرفت فیزیکی داشت و ۷۰ درصد اراضی مسیر اجرای آن تملک شده بود و بنا شد با تزریق اعتبارات سفر ریاست جمهوری، عقب‌ماندگی عملیات اجرایی آزادراه جبران شود و تا نیمه سال آینده حداقل یک قطعه آن به بهره‌برداری برسد. اما آن‌طور که پیمانکاران این پروژه مدعی است با این حجم ونحوه تخصیص‌ها آزادراه مشهد-چناران تا ۳۰ سال آینده هم به بهره‌برداری نخواهد رسید. طبق آخرین برآوردها تکمیل این پروژه به حداقل ۵ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد، اما در لایحه بودجه ۱۴۰۲ تنها ۱۲۰ میلیارد تومان برای این پروژه در نظر گرفته شده است و پیگیری‌های وزارت راه و شهرسازی حکایت از تنها ۴۰۰ میلیارد تومان تسهیلات ماده ۵۶ به مشهد پروژه دارد. علاوه بر این پروژه‌های جاده‌ای، مشهد مقدس بعد از تهران دومین مسیر پر تردد در حوزه حمل‌ونقل ریلی است و خطوط فعلی ریلی مشهد توان ظرفیت پاسخگویی به سیر روزافزون تقاضا برای سفر زیارتی با قطار را ندارد، به همین دلیل است که از نیمه دهه ۸۰ موضوع احداث خط جدید راه‌آهن بین مشهد و تهران مطرح و در ابتدای دهه ۹۰ این موضوع در دولت مصوب شد تا پروژه قطار سریع‌السیر مشهد-تهران اجرایی شود، اما در دولت یازدهم و دوازدهم این پروژه جای خود را به برقی‌سازی خط آهن مشهد-تهران داد که به دلیل خلف وعده چینی‌ها این طرح هم با شکست مواجه شد. در ابتدای دولت سیزدهم مجدداً پروژه قطار سریع‌السیر با برآورد سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری مطرح و بنا شد در قالب تها تر نفت و با مشارکت چینی‌ها اجرایی شود، اما تاکنون خبری از اجرایی شدن این پروژه نشده است. هر چند امید می‌رود با توجه به توافقات جدید در سفر رئیس‌جمهور کشورمان به چین، این پروژه هر چه زودتر وارد فاز اجرایی شود. البته این نکته را نباید نادیده گرفت که کلان‌شهر مشهد در برنامه بالاترین‌سند برنامه‌ریزی کشوری یعنی سند آمایش سرزمینی باید در منطقه شرق کشور و کشورهای همسایه شرقی و شمال شرقی ایران نقش یک مرکز ارتباطی (هاب منطقه‌ای) را ایفا کند که در همین راستا احداث راه‌گذر ترانزیتی و کمربند آزادراهی حول مشهد در دستور کار مدیران استان قرار گرفته، اما این راه‌گذر بدون تأمین اعتبار به سرانجام نخواهد رسید.

اماتمام آن چه گفته شد وضعیت موجود کلان‌شهر مشهد به عنوان پایتخت مذهبی کشور، پایتخت معنوی جهان اسلام و دومین کلان‌شهر کشور است که سالانه پذیرای ۴۰ میلیون زائر دوستدار علی بن موسی الرضا(ع) است. برای جبران عقب‌ماندگی مشهد و ایفای نقش تعیین‌شده در اسناد بالادستی و آینده این شهر باید و باید یک

نگاه ملی و بین‌المللی به این شهر داشت؛ هر چند مسئولان کشور همواره در دولت‌های گذشته و کنونی بر نقش و نگاه ملی به مشهد تأکید داشته‌و دارند اما تا زمانی که در قالب و راهبردی مشخص برای احیا و جبران عقب‌ماندگی، سند یا قانونی تعیین نشود نه تنها مشهدی‌ها بلکه دولت هم همواره باید شرمند زائران و مجاوران امام هشتم شیعیان جهان باشد.

#### ● **عقب‌ماندگی جدی مشهد در سرانه بهداشت و درمان**

**حوزه دوم عقب‌ماندگی در سرانه بهداشت و درمان است.** اگر چه وفور مطب‌ها، آزمایشگاه‌ها و مراکز بهداشتی در مانی در خیابان‌های مشهد، به اضافه استفاده مداوم از اصطلاحاتی مانند قطب گردشگری سلامت برای این کلان‌شهر، تصور بالا بودن سرانه‌های بهداشتی در مانی خراسان رضوی را به ذهن متبادر می‌کند، اما داده‌های رسمی نشان می‌دهد این کلان‌شهر به لحاظ سرانه بهداشتی به هیچ‌عنوان وضعیت مطلوبی ندارد. به‌طور مثال در شاخص نسبت تعداد تخت‌های فعال بیمارستانی به‌ازای ۱۰ هزار نفر جمعیت، خراسان رضوی در سال ۱۴۰۰ در میان ۳۱ استان کشور رتبه بیست‌وسوم را داشته‌است. این راه هم باید اضافه کرد که بر اساس آمارهای منتشر شده حوزه بهداشت و درمان، حدود ۳۰ درصد بیماران بستری در بیمارستان‌های مشهد زائر و مسافر هستند و بر اساس استانداردها به‌ازای هر هزار نفر باید ۱/۷ تخت بستری وجود داشته باشد که متأسفانه با این احتساب کلان‌شهر مشهد با کمبود ۲ هزار تخت بیمارستانی مواجه‌است. تمام این داده‌ها حاکی از وضعیت بد کلان‌شهر مشهد به لحاظ سرانه بهداشت و درمان است. با این حال این شهر سالانه باید به بیش از ۴۰ میلیون زائر و دلداه امام هشتم(ع) و ولی نعمت مشهدی‌ها خدمات در مانی ارائه دهد که این خدمات از سرانه مشهدی‌ها کسری می‌شود ولی دولت‌ها هیچ‌گاه به این مسئله توجه جدی نداشته‌اند و وزیر بهداشت فروردین ماه امسال رسماً به پایین بودن سرانه بهداشت و درمان در مشهد اعتراف کرد و گفت: «با توجه به جمعیت مشهد و حضور سالانه میلیون‌ها زائر بارگاه منور رضوی، این شهر با کمبود تخت بیمارستانی روبه‌رو و به نیازمند نگاه ویژه در این حوزه است». توجهی که سال‌هاست دولت‌ها وعده آن را می‌دهند اما به هر دلیلی این عقب‌ماندگی مشهد در حوزه سرانه بهداشت و درمان جبران نشد. به همین دلیل با در نظر گرفتن همه مشکلات دولت و دستگاه‌های حاکمیتی در تأمین سرمایه برای تکمیل پروژه‌ها، پیشنهادهایی ارائه می‌شود تا بتوان برخی عقب‌ماندگی‌های کلان‌شهر مشهد به خصوص در حوزه بهداشت و زیرساخت‌های مواصلاتی را جبران کرد.

#### ● **پیشنهادهایی برای جبران عقب‌ماندگی مشهد در اعتبارات ملی**

**پیشنهاد اول؛** چندین سال است که دولت‌ها

پیشنهاد	جزئیات	هدف
تدوین تبصره خاص شهر زیارتی مشهد در قانون برنامه هفتم توسعه کشور	در نظر گرفتن یک درصد از اعتبارات عمرانی قوانین بودجه برای خدمت‌رسانی به زائران و حوزه بهداشت و درمان مشهد	ارائه خدمات مطلوب به خصوص در حوزه بهداشت و درمان و اسکان زائران امام رضا(ع)
تخصیص اعتبارات آزادراه حرم تا حرم با اولویت مشهد	دولت مکلف به اتمام پروژه تاپایان دولت سیزدهم و تخصیص اعتبارات با اولویت قطعه مشهد شود	جبران عقب‌ماندگی استان در حوزه آزادراهی و تسهیل دسترسی و زیارت‌آسان برای زائران
تخصیص اعتبارات آزادراه مشهد	الزام دولت به تأمین اعتبار پروژه تا پایان ۱۴۰۲	رفع ترافیک از شانه‌های ورودی مشهد، تسهیل زیارت و کاهش حوادث جاده‌ای محور غرب مشهد



نمونه‌ای از پیگیری های خراسان برای اختصاص بودجه ملی به مشهد

در کلام تأکید دارند مشهد پایتخت معنوی کشور است و باید به این کلان‌شهر به دلیل پذیرایی از ۴۰ میلیون زائر دلداده علی بن موسی الرضا(ع) در طول سال، نگاه ملی و حتی بین‌المللی داشت. هر چند در این سال‌ها دولت‌ها تلاش کردند در حد بضاعت و توان خود این موضوع را محقق کنند اما لازم است در این رابطه قانونی فرادست قوانین بودجه تقنین شود که دولت‌ها را ملزم به جبران عقب‌ماندگی‌های مشهد کند، بنابر این پیشنهاد می‌شود در قانون «برنامه هفتم توسعه» که هم‌اکنون در حال تدوین است تبصره‌ای جداگانه مدون شود و در این تبصره با تأکید بر جایگاه ملی و بین‌المللی مشهد و به‌طور خاص تر برای این شهر به عنوان پایتخت مذهبی کشور حداقل «یک درصد» از مجموع اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی قوانین بودجه هر ساله تاپایان برنامه هفتم برای جبران عقب‌ماندگی مشهد در حوزه بهداشت و خدمت‌رسانی به زائران امام هشتم شیعیان جهان در نظر گرفته شود. باید توجه داشت ممکن است دولت‌ها تخصیص اعتبار برای محقق کردن این تبصره قانون برنامه هفتم را به دلایلی در اولویت قرار ندهند به همین دلیل درج‌قید «اولویت در تخصیص اعتبار» برای این تبصره در قانون برنامه هفتم توسعه کشور یک ضرورت است. به‌طور خاص تر، قرار داشتن مشهد در این تبصره نیز بدان معنی است که هیچ‌شهر یا کلان‌شهر دیگری به مفاد تبصره افزوده نشود. پیشنهاد «یک درصد» درج‌نشدن رقم در این تبصره نیز به این دلیل است که در طول اجرای برنامه هفتم و تغییرات سهم اعتبارات عمرانی استانی در مقایسه با اعتبارات عمرانی ملی دولت‌ها در تأمین اعتبارات عددی دچار مشکل نشوند. قید خدمت‌رسانی به زائر درج‌شده در این تبصره نیز به این دلیل است که مدیران و متولیان دولتی در استان اجازه نداشته باشند هیچ بخشی از این اعتبارات را خارج از مفاد درج‌شده هزینه کنند و تنها در مسیر خدمت‌رسانی به ۴۰ میلیون زائر سالانه امام رضا(ع) که پیش‌بینی می‌شود تا ۵۵ سال آینده به ۶۰ میلیون زائر برسد، هزینه کنند تا همه ملت ایران و شیعیان جهان به صورت مساوی در این اعتبارات سهیم و مشمول خدمت شوند.

**پیشنهاد دوم؛** برای جبران عقب‌ماندگی استان و به‌طور خاص تر کلان‌شهر مشهد در حوزه زیرساخت‌های مواصلاتی مانند آزادراه و بزرگراه پیشنهاد می‌شود در ردیف اعتبارات پروژه آزادراه حرم تاحرم ضمن تأکید بر اولویت تخصیص اعتبار برای تکمیل قطعه مشهد-نیشابور این پروژه، دولت موظف شود تا پایان دولت سیزدهم این آزادراه را به بهره‌برداری برساند و این اختیار نیز داده شود که از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای تکمیل آن استفاده کند.

**پیشنهاد سوم؛** آزادراه مشهد-چناران -قوچان بار اصلی ترافیک ورودی‌های مشهد را به دوش می‌کشد و تکمیل این مسیر نه تنها سنگینی این ترافیک را کاهش می‌دهد بلکه میزان این حوادث جاده‌ای محور مشهد-چناران را به صورت جدی کم می‌کند و زائران امام رضا(ع) و مجاوران آن حضرت با سلامت و آرامش خاطر بالاتری در این مسیر تردد خواهند کرد. بنابر این پیشنهاد می‌شود اعتبار ویژه‌ای در قالب استفاده از منابع «تهاتر نفت» برای تکمیل این پروژه در نظر گرفته‌و دولت ملزم شود تا پایان سال ۱۴۰۲ این مسیر را به بهره‌برداری برساند.

<p><b>استخدام نیروی خانم و آقا</b></p> <p>اداری، مالی، حسابداری</p> <p><b>۰۹۱۵۱۱۶۷۳۲</b></p> <p>۱۴۰۱/۱۲/۲۰</p>	
--	--