



### موضوع مورد بررسی (دستور کار)

- طرح جامع ریلی استان با هدف ایجاد خطوط فرعی و اتصال آن به شبکه اصلی برای ارائه به شورای گفت و گو و تصویب در شورای توسعه و برنامه ریزی استان.
- افزایش زیر ساخت های ریلی در استان به عنوان یکی از عوامل توسعه
- پیش بینی خطوط ریلی به عنوان یکی از پیوست های احداث شهرکها و صنایع و طرح های بزرگ توسعه استان
- استفاده از ظرفیت ریلی خطوط مسافربری مشهد گلپهار و چگونگی استفاده از این ظرفیت در ساعات غیرفعال خطوط مورد نظر و میزان تناژ قابل حمل و امکان سنجی برای مکان تخلیه و ساعات تردد
- موضوع عدم تطابق آئین نامه ریلی سال ۱۳۴۳ با توجه به صراحت ماده ۵۴ قانون احکام دائمی و تکالیف قانون رفع موانع تولید

### الزامات تدوین طرح جامع ریلی استان

در دومین نشست تخصصی کارگروه ریلی در چهل و یکمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان در سال جاری، پیشنهادات نهایی دبیرخانه درباره طرح جامع ریلی استان باهدف ایجاد خطوط فرعی و اتصال آن به شبکه اصلی برای ارائه به شورای گفت و گو و تصویب در شورای توسعه و برنامه ریزی استان به منظور افزایش زیرساخت های ریلی در استان به عنوان یکی از عوامل توسعه، جمع بندی گردید.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی، «علی اکبر لبافی»، رئیس این دبیرخانه اظهار داشت: طرح جامع ریلی باهدف لزوم توسعه محورهای ارتباطی شهرک های صنعتی با ایستگاه های ریلی مجاور شهرک ها برای حمل و جابه جایی کالاها باهدف تسریع در فعالیت های اقتصادی شهرک ها، کاهش هزینه های حمل و نقل، تعمیرات و نگهداری جاده ها و راه ها، کاهش میزان حوادث جاده ای ناشی از حمل بار، سرعت بخشیدن به حمل بار در محدوده مشهد و شهرک ها، کاهش مصرف سوخت و انرژی و کاهش آلودگی محیط زیست پیشنهاد شد.



وی گفت: در نخستین نشست کارگروه ریلی مقرر گردید در شهرک‌های صنعتی در حال احداث، لازم است موضوع ریل به‌عنوان یکی از شاخص‌های موردنیاز پیش‌بینی شود و مطالعات اتصال به ریل شهرک‌های صنعتی از جمله (کاوپان) در اولویت قرار بگیرد. لبافی ادامه داد: ۱۰۰ کیلومتر از پروژه راه‌آهن مشهد- زاهدان- بیرجند در خراسان رضوی واقع شده است و ضرورت دارد برای شهرک‌های صنعتی اطراف این مسیر، مطالعات ریلی انجام شود. در این زمینه می‌توان شهرستان‌های گناباد و بجستان را در اولویت قرار داد. همچنین، پیشنهاد شد خطوط ریلی ایستگاه شهید مطهری به دوغارون به‌عنوان اولویت استان پیگیری شود.

#### مهم‌ترین مقوله برای اتصال شهرک‌ها به خطوط راه‌آهن، بار دارای تناژ معقول و پایدار است

در ادامه، «موسی صفایی»، رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی راه‌آهن خراسان رضوی تصریح کرد: نخستین اولویت از نظر راه‌آهن در راستای توسعه خطوط ریلی بحث برخورداری شهرک‌ها و واحدهای تولیدی از «بار ریل پسند» است، لذا نخستین مقوله برای توسعه خطوط ریلی، برخورداری از بار پایدار و ریل پسند است. به بیان دیگر، بار باید با تناژ معقول و پایدار باشد که اتصال خطوط فرعی به اصلی توجیه اقتصادی داشته باشد. وی افزود: در طرح جامع ریلی که مدنظر است باید به این نکته توجه کرد که واحدهای تولیدی از خطوط ریلی فاصله زیادی دارند و مهم‌تر آن که این واحدها بار ریل پسند دائمی ندارند، لذا نمی‌توان بر روی این مقوله سرمایه‌گذاری کرد، چراکه ارزش‌افزوده‌ای به همراه ندارد. صفایی یادآور شد: اگر متقاضی اصلی در بحث اتصال فنی خطوط فرعی به اصلی (اتصال واحدهای تولیدی به خطوط ریل) وجود داشته باشد و مقداری از هزینه را تقبل کند، می‌توان این مسئله را پس از مطالعه نقشه‌ها، ترسیم حریم و... در کارگروه‌های مربوطه مطرح کرد. رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی راه‌آهن خراسان رضوی عنوان کرد: اگر شرکت شهرک‌های صنعتی برای اتصال واحدها به خطوط ریلی متقاضی است، باید بودجه دولتی برای این مهم در نظر بگیرد. در سایر موارد مانند شهرک صنعتی کاویان که در مسیر ریلی راه‌آهن قرار گرفته، معاونت ساخت در حال اقدام است و همکاری‌های لازم را خواهد داشت. وی تصریح کرد: تا زمانی که زیرساخت‌های دوغارون برای حمل‌ونقل ریلی مهیا نشود، می‌توان از ایستگاه مطهری استفاده کرد و در حال حاضر بعضاً خدماتی ارائه می‌شود و در حال انجام است.



### جانمایی شهرک‌های صنعتی باید در مجاورت خطوط ریلی صورت گیرد

در بخش دیگری از نشست، «حسین رنجبر»، رئیس گروه نظارت خط راه‌آهن خراسان رضوی تصریح کرد: تاکنون طرحی تحت عنوان طرح جامع ریلی در استان توسط مشاور تهیه نشده است، حال اگر بخواهیم در این حوزه تصمیمی بگیریم، معاونت ساخت و توسعه راه‌آهن می‌بایست طرح‌هایی را که به صورت ریلی قابلیت اجرا دارد، به تائید مرکز برساند. به بیان دیگر طرح خطوط فرعی برای اتصال کلیه مراکز و شهرک‌های صنعتی و مراکز مهم بار باید در کمیته‌های فنی تهران بررسی گردد. همچنین، استانداری یا سایر مراجع ذی صلاح بایستی در این زمینه مشاوره‌ای ارائه کنند تا اداره کل راه‌آهن بر روی طرح جامع ریلی مطالعاتی انجام دهد و مشخص شود کدام مراکز صنعتی قابلیت اتصال به شبکه ریلی را دارند.

وی ادامه داد: نکته قابل توجه آن است که از این پس جانمایی شهرک‌های صنعتی باید در مجاورت خطوط ریلی لحاظ شود، چراکه بعضی از شهرک‌ها به لحاظ مطالعاتی، ظرفیت اتصال به شبکه ریلی را ندارند و چنین امکانی وجود ندارد.

رنجبر افزود: معاونت ساخت و توسعه، به عنوان بهره‌بردار راه‌آهن با اعتبار تخصیص یافته، می‌تواند چنین اقداماتی را در دستور کار قرار دهد، البته تمام مطالعات آن باید توسط راه‌آهن تائید شود تا مشخص گردد که این طرح قابلیت اجرا دارد یا خیر. اگر اعتبارات لازم برای این طرح مدنظر قرار بگیرد طرح زودتر به نتیجه خواهد رسید، به ویژه که این مبحث در خصوص شهرک صنعتی کاویان صدق می‌کند.

رئیس گروه نظارت خط راه‌آهن خراسان رضوی خاطر نشان کرد: فولاد سبزوار تناژ بالا و دائمی از بار دارد و به شبکه ریلی متصل است. اگر این چنین مسئله‌ای در خصوص واحدهای تولیدی صدق کند، ما می‌توانیم این خدمات را به شهرک‌های صنعتی ارائه کنیم.

وی بایان اینکه اتصال شهرک گلپهار به خطوط اصلی ریلی کشور مقدور نیست، تصریح کرد: هیچ‌گونه امکانات و دسترسی برای این مهم تعریف نشده است. خط گلپهار به مشهد بابت خدمات مسافری پیش‌بینی شده و هیچ زیرساختی برای حمل باری در طراحی این خط ریلی در نظر گرفته نشده است.

رنجبر بایان اینکه باید مشاوره متخصص برای طرح جامع ریلی به کار گرفته شود، خاطر نشان کرد: طراحی‌هایی که مدنظر فعالان اقتصادی بخش خصوصی در مبحث خطوط ریلی است، به ما منعکس شود تا بتوانیم مجوز مورد نیاز را اخذ کنیم و در این مورد تصمیم‌گیری کنیم.

لزوم جایگزینی طرح پیوست حمل و نقل ترکیبی به جای پیوست ریلی برای صنایع



در ادامه، «علیرضا دیواندری»، کارشناس شرکت ساخت و توسعه زیربناها و حمل و نقل کشور تصریح کرد: در حال حاضر مسیرهای ریلی مانند راه آهن مشهد- سرخس، مسیر راه آهن دوخطه تهران- مشهد و مسیر بافق- مشهد در حال بهره برداری است. به غیر از موارد مذکور، ۷ طرح ریلی در استان وجود دارد که مطالعات اولیه آنها انجام شده است و مجوز لازم توسط معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل اخذ شده است.

وی افزود: طی روزهای آتی از راه آهن خواف- هرات بازدیدی به عمل خواهیم آورد. ردیف بودجه ای برای این پروژه در نظر گرفته شده که امید می رود این مسیر تا پایان سال به بهره برداری برسد. البته باید موانع و مشکلات این مسیر توسط گمرک، مرزبانی و... احصا و رفع شود. از سنگان تا مرز به دلیل وجود برخی معادن، برخی از خطوط فرعی به شبکه ریلی متصل شده است حال اگر معادن دیگر بخواهند از این فرصت استفاده کنند ظرفیت و موقعیت چنین مهمی فراهم است، البته قبل از آن باید مطالعات لازم انجام بگیرد.

دیواندری در خصوص عملیات اجرایی راه آهن بجنورد- مشهد گفت: از سال ۸۹ که مطالعات این مسیر به نتایج خوبی رسید، تاکنون اعتبار خاصی برای آن در نظر گرفته نشده و پیش بینی این است که در سال ۱۴۰۵ از این مسیر بهره برداری شود. به لحاظ اجرایی تنها در سال جاری ۱ میلیارد تومان برای این پروژه در نظر گرفته شده البته این بودجه هنوز تخصیص نیافته است. این مسیر از محدوده گلپهار به سمت چناران و قوچان عبور می کند و طرح های اولیه آن در دفتر فنی موجود است. فعالان اقتصادی در صورت نیاز به این طرح های مطالعاتی، می توانند تقاضای خود را اعلام کنند تا در صورت امکان، بتوانند از این مسیر استفاده کنند.

کارشناس شرکت ساخت و توسعه زیربناها و حمل و نقل کشور افزود: راه آهن زاهدان- بیرجند- مشهد مسیر دیگری است که به حالت اجرا درآمده است و زیرسازی آن ( ۵ کیلومتر نخست آن در خراسان رضوی تا گناباد) ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و اگر شهرک های صنعتی و معادن اطراف این پروژه متقاضی اتصال به خط آهن باشند، می توانند پس از انجام مطالعات، از دو ایستگاه (ایستگاه گناباد و ایستگاه بین راهی) بهره ببرند. خوشبختانه اعتباری برای این مسیر در نظر گرفته شده اما برای محدوده خراسان رضوی تاکنون تخصیصی ابلاغ نشده؛ اما زیرسازی این مسیر پیشرفت خوبی داشته است.

وی خاطرنشان کرد: پروژه احداث راه آهن جوین- اسفراین- بجنورد مسیر دیگر است که خروجی آن از ایستگاه نقاب انشعاب می گیرد تا شهرستان اسفراین. در واقع این مسیر متصل به خراسان شمالی است به طوری که ایستگاه قاسم خان این مسیر مرز بین خراسان رضوی و شمالی است. محدوده این مسیر فاقد فعالیت اقتصادی است باین حال اگر معادنی در این مسیر فعال هستند می توانند پس از انجام مطالعات لازم، از این مسیر استفاده کنند.

دیواندری عنوان کرد: اتصال راه آهن سبزوار به شبکه سراسری مسیری ۴۸ کیلومتری است و زیرسازی این مسیر به اتمام رسیده و حدود ۸۹ درصد پیشرفت فیزیکی در این



مسیر مشهود است. یکی از ایستگاه‌های بین‌راهی و ایستگاه انتهایی آن می‌تواند مورد استفاده شهرک‌های صنعتی سبزوار یا کارخانه سیمان سبزوار قرار بگیرد البته پس از انجام مطالعات لازم.

### نبود اعتبار برای تکمیل اتصال دوغارون به شبکه ریلی سراسری

کارشناس شرکت ساخت و توسعه زیربناها و حمل‌ونقل کشور یادآور شد: طول اتصال دوغارون به شبکه سراسری ۲۰۰ کیلومتر است که ۵۵ کیلومتر آن تا محدوده شهرستان فریمان آغاز شده؛ اما به دلیل فقدان اعتبار، پروژه متوقف گردیده است. قطعه اول این مسیر ۴۸ درصد پیشرفت فیزیکی در حوزه زیرسازی دارد. وی افزود: برای شهرک صنعتی کاویان یک ایستگاه بین‌راهی وجود دارد. بارگیری از ایستگاه مطهری انجام می‌شود و پس از آن ایستگاه کاویان به فاصله ۵۰۰ کیلومتری از شهرک صنعتی قرار دارد که قسمتی از زیرسازی این مسیر انجام شده است. در سال جاری اعتبار خاصی برای این پروژه در نظر گرفته نشده است و حدود ۵ میلیارد تومان برای این پروژه لحاظ شده که صرف پرداخت مطالبات برای پیمانکار قبلی خواهد شد. در حال حاضر پروژه متوقف است و اگر شهرک صنعتی کاویان بتواند بخش زیرسازی ۱۶ کیلومتر از این مسیر را انجام دهد، با هماهنگی راه‌آهن، امکان روسازی آن فراهم خواهد شد. اعتبار ۱۵ الی ۲۰ میلیارد تومانی برای زیرسازی شهرک کاویان نیاز است. ۱۰ کیلومتر از ۱۶ کیلومتر این مسیر از املاک موقوفات است.

دیواندری افزود: بسیاری از شهرک‌های صنعتی فاقد توجیه اقتصادی برای احداث خطوط ریلی هستند لذا بایستی به‌جای پیوست ریلی، پیوست حمل‌ونقل ترکیبی برای آن‌ها مدنظر قرار بگیرد؛ مانند ایستگاه مطهری که ۱۶ کیلومتر ریل دارد و مابقی این مسیر به سمت شهرک صنعتی کاویان مجهز به جاده است. به‌بیان دیگر به‌صورت ترکیبی جاده و ریل باید توأمان در کانون توجه قرار بگیرد.

در بخش دیگری از نشست، «زاغی»، نماینده شرکت شهرک‌های صنعتی خراسان رضوی تصریح کرد: دولت به ما اجازه نمی‌دهد که خارج از شهرک‌های صنعتی یک ریل هزینه کنیم. تهران برای احداث یک شهرک صنعتی به ما شاخص‌هایی اعلام می‌کند و در واقع شرکت مادر تخصصی، سیاست‌های کلی را مشخص می‌کند تا اتصال شهرک‌ها به خطوط راه‌آهن را مدنظر قرار دهیم. از آنجاکه دولت اجازه نمی‌دهد خارج از شهرک صنعتی هزینه کنیم نمی‌توانیم در بحث خطوط ریلی شهرک صنعتی کاویان مشارکت داشته باشیم.



### فراهم کردن زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای واحدهای تولیدی بر عهده دولت است

در ادامه، «فریدون کافی»، مدیرعامل اتحادیه کارخانه‌های خوراک دام خراسان رضوی با اشاره به مشکلات موجود در حوزه حمل‌ونقل نهاده‌های دامی، گفت: ارائه خدمات حمل‌ونقلی به واحدهای تولیدی وظیفه دولت است، لذا دولت باید به‌گونه‌ای اقدام کند که با توسعه حمل‌ونقل ریلی به کاهش آلودگی و تصادفات جاده‌ای کمک کند. وی افزود: روزانه بیش از ۸ هزار تن نهاده در خراسان رضوی وارد کارخانه‌های خوراک دام می‌شود که تمام این نهاده‌ها از جلوی کارخانه‌های ما عبور می‌کند و به مرکز استان منتقل می‌شود این در حالی است که ما باید بار دیگر با هزینه زیاد این نهاده‌ها را به کارخانه‌هایمان منتقل کنیم. کافی بابیان اینکه فقدان زیرساخت‌های حمل‌ونقلی تأثیر مستقیمی بر قیمت تمام‌شده کالا دارد، تصریح کرد: بزرگ‌ترین واحد تولیدی خوراک دام با بارانداز ۲۰ میلیون تنی در مشهد مستقر است که هنوز به دلیل بوروکراسی اداری و مشکلات تملک زمین‌های محدوده، نتوانسته از زیرساخت‌های حمل‌ونقل استفاده کند. در حقیقت همکاری در این باره وجود ندارد، بنابراین تقاضا می‌شود که استانداری در این حوزه مشکلات را احصا و برطرف کند. کافی خاطر نشان کرد: عدم تأمین زیرساخت‌های ریلی برای صنایع غذایی به بهانه فقدان توجیه اقتصادی غیرمنطقی است، چراکه تمام این مسائل بحث پدافند غیرعامل است و ما زمانی از این حیث ضربه خواهیم خورد که دچار مشکل شویم.

### ضرورت اصلاح آیین‌نامه راه‌آهن به‌منظور ارائه خدمات، فارغ از مسئله توجیه اقتصادی طرح

«قاسم کیومرثی»، رئیس اداره فلزی اداره کل صمت خراسان رضوی نیز تصریح کرد: رویکرد ما برای تأمین زیرساخت‌های ریلی برای واحدهای تولیدی صرفاً نباید حول محور توجیه اقتصادی باشد. راه‌آهن و شرکت شهرک‌های صنعتی باید به این نکته توجه داشته باشند تا خدمات حمل‌ونقل را برای واحدهای تولیدی فراهم کنند. تأمین زیرساخت‌ها برای واحدهای تولیدی می‌تواند به‌شدت بر بحث رقابت‌پذیری تأثیرگذار باشد. کیومرثی یادآور شد: شهرک‌های صنعتی مجموعه‌ای از واحدهای تولیدی هستند که قطعاً بار قابل توجهی دارند، لذا شرکت راه‌آهن نباید به بهانه عدم داشتن بار ریل پسند از ارائه خدمات حمل‌ونقل ریلی به این شهرک‌ها خودداری کند. نکته مهم‌تر آن که شرکت شهرک‌ها نمی‌تواند در مطالعات اولیه و در فرآیند سرمایه‌گذاری (با توجه به دستورالعمل‌های راه‌آهن)، سرمایه زیادی صرف کند.



### ضرورت تعیین متولی برای طرح جامع حمل و نقل استان

در ادامه، «موسی‌الرضا مقدس»، کارشناس دفتر فنی استانداری خراسان رضوی گفت: آنچه به نظر می‌رسد، باید متولی در خصوص طرح جامع حمل و نقل استان مشخص شود، چراکه هر یک از ارگان‌های ذی‌ربط از دیدگاه خود به قضیه می‌نگرد و امکانات لازم را برای حل این مسئله ندارند. قاعدتاً این مسئله باید با به‌کارگیری مشاوره با رویکرد ملی حل و فصل شود.

مقدس ادامه داد: پیگیری مطالعات پروژه‌های در دست اجرا و نیمه‌کاره نیز اقدامی است که باید در دستور کار قرار بگیرد، در واقع این پروژه‌ها باید اولویت‌سنجی شوند. از این رو، استانداری در صورت ضرورت پیگیری‌های لازم را خواهد داشت.

کارشناس دفتر فنی استانداری خراسان رضوی عنوان کرد: اگر به‌جای طرح جامع ریلی، به‌طور کلی طرح جامع حمل و نقل تدوین شود این طرح هم می‌تواند حمل مسافر و هم بار را در نظر بگیرد.

در بخش دیگری از نشست، «طالب‌زاده»، کارشناس اداره کل حفاظت محیط‌زیست خراسان رضوی تصریح کرد: اداره کل حفاظت محیط‌زیست طبیعتاً موافق احداث هرگونه خطوط ریلی است، چراکه تحقق این مهم با توجه به آلودگی هوا، حجم انتقال بار و مسافر به نفع محیط‌زیست است.

«حمید آهنی»، نماینده سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی خراسان رضوی تصریح کرد: تقویت و توسعه خطوط ریلی در سند آمایش سرزمین پیش‌بینی شده است؛ اما باید به دو نکته توجه داشت، نخست آن که باید با جهاد کشاورزی و منابع طبیعی مکاتبه صورت بگیرد تا اراضی که به شرکت شهرک‌های صنعتی تعلق می‌گیرد، در نزدیکی خطوط راه‌آهن باشد تا بعدها در این خصوص دچار مشکل نشوند.

وی یادآور شد: قبل از انعکاس این مسئله به شورای برنامه‌ریزی استان، این مبحث باید به دبیرخانه کارگروه امور زیربنایی منتقل شود که دبیرخانه آن در اداره کل راه و شهرسازی است. در حقیقت باید مکاتبات لازم در این خصوص انجام بگیرد تا مدیران حاضر در آن کارگروه حول این مبحث وحدت رویه داشته باشند.

### پیگیری اعتبار پروژه‌های موجود از طریق مجمع نمایندگان استان

در پایان این نشست، لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان در جمع‌بندی مباحث مطرح‌شده عنوان کرد: نیمه شرقی کشور دارای ۲۲



کیلومتر بزرگراه است اما این عدد در نیمه غربی ۲ هزار کیلومتر است که متأسفانه هیچ‌گاه بر روی این مسئله تمرکزی نشده است. لبافی بابیان اینکه تمامی حاضران در این نشست بر این مبحث متفق‌القول هستند که ایجاد خطوط راه‌آهن و اتصال این خطوط به شهرک‌ها و لکه‌های صنعتی ضروری است، افزود: شرکت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ۷ پروژه در دست اقدام دارد و برای اتمام آن نیازمند منابع مالی است که باید در این رابطه اولویت‌بندی صورت بگیرد. به‌طور مثال، در دوغارون باید ۱۶ کیلومتر زیرسازی صورت بگیرد تا اتصال به خط آهن اتفاق بیفتد؛ اما عملاً اعتباری برای این مهم تخصیص داده نشده است. لذا در خصوص پروژه‌های موجود باید پیگیری‌هایی از طریق مجمع نمایندگان، وزارتخانه، دولت و استان انجام بگیرد که این مهم باید در اولویت قرار بگیرد.

رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان ادامه داد: شرکت شهرک‌های صنعتی نمی‌تواند برای شهرک‌های صنعتی جدید یک ریال خارج از شهرک هزینه کند، چراکه شهرک در گذشته طبق معیارهای اعلامی ایجاد شده است. تنها راه آن است که در پیوست ایجاد شهرک‌های صنعتی جدید بحث ریلی توأمان با خدمات آب، برق، گاز و... دیده شود.

وی خاطرنشان کرد: بخش خصوصی آمادگی دارد که بخشی از هزینه را جهت راه‌اندازی هر چه سریع‌تر خطوط ریلی شهرک کاویان تقبل کند که این مهم می‌تواند در به ثمر رساندن این مسیر تأثیرگذار باشد.

لبافی بابیان اینکه اصلاح آیین‌نامه راه‌آهن نیز یک ضرورت است، ادامه داد: این مباحث به شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان منعکس خواهد شد تا از ظرفیت استان برای حل این مسئله استفاده شود.

### جمع بندی ومصوبات

ردیف	مصوبات جلسه	مسئول پیگیری	مهلت پیگیری
	با عنایت به اهمیت توسعه خطوط ریلی در شرق کشور و استان خراسان رضوی، برنامه ریزی صحیح جهت توسعه زیر ساخت های استان در حوزه ریلی و مباحث افزایش سرعت حمل بار و افزایش توان کشور در کردیدور ارتباطی محور کشورهای غربی به شرق در حوزه صادرات و ایجاد شاخه هایی برای ارتباط به حوزه آسیای میانه و کشور افغانستان توسعه ریلی از ضروریات حفظ و افزایش قدرت کشور در ژئوپولیتیک حمل و نقل منطقه می باشد. یکی از موضوعاتی که در این موارد مطرح است، افزایش توان ارتباطی در ارتقای توان شهرک		





		<p>های صنعتی در حمل و نقل و استفاده از شبکه ریلی در کشور است. این مساله کاهش هزینه حمل و نقل و سوخت، کاهش آلودگی محیط زیست و نیز کاهش حوادث جاده ای ناشی از حمل و نقل را به دنبال دارد. بر همین اساس، موضوع اتصال شهرک های صنعتی به راه آهن به خصوص شهرک هایی که نزدیک به ریل هستند، اهمیت دارد. از طرف دیگر شهرک های صنعتی در هنگام اختصاص زمین جهت بهره برداری موضوع حمل و نقل ریلی و امکان استفاده از خدمات حمل و نقلی، توجه کافی و وافی نگردیده است و این مورد جزوی از الزامات در تعیین مکان شهرک صنعتی نبوده است. همچنین در احداث خطوط راه آهن برآورد کارشناسی اولیه بدلائل مباحث فنی و هزینه ای باید از سوی راه آهن و واحد متقاضی صورت گیرد؛ زیرا مصالح راه آهن از ریل و سوزن و... بسیار گران است و هر چه فاصله از ریل بیشتر باشد، هزینه ها بیشتر خواهد بود. علاوه بر آن هنگام اتصال به شبکه، در مباحث فنی یکی از شرایط این است که سوزن خروجی از ایستگاه گرفته شود. در توسعه ریلی و اتصال شهرک ها دو مساله از اهمیت ویژه برخوردار است</p> <p>۱- توسعه ریلی مطابق با مباحث ذکر شده از ضروریات استان است</p> <p>۲- استفاده شهرک ها از خطوط ریلی به توسعه و رغبت افزایش سرمایه گذاری در آن شهرک کمک می نماید</p> <p>حال آنکه مطابق با بخشنامه های راه آهن موضوع روسازی و زیرسازی خط آهن صنعتی و تجاری به مشتری واگذار شده و تمامی هزینه ها از سوی مشتریان تقبل می شود و مقررات و دستورالعملهایی در این زمینه وجود دارد. همچنین شرکت شهرک ها به دلیل بخشنامه هایی که در آن سازمان وجود دارد اجازه سرمایه گذاری خارج از محوطه شهرک صنعتی را ندارد. بعلاوه در حال حاضر نیز هفت پروژه در استان در حال انجام است که دارای ردیف بودجه سالانه مطابق ماده ۲۱۵ قانون بودجه هستند، اما به دلیل عدم اختصاص بودجه مورد نیاز پیشرفت پروژه ها بسیار کند می باشد. <u>لذا در این زمینه به شورا پیشنهاد می گردد:</u></p>	
مستمر	استانداری خراسان رضوی، مجمع نمایندگان استان،	<p>۱- حسب گزارش ارائه شده در جلسه، <u>هفت پروژه حوزه ریلی در استان خراسان رضوی، علیرغم تاثیر گذاری استانی و ملی آن، بودجه مصوب قابل دفاعی ندارد، ضمن اینکه تخصیص داده شده تا کنون تقریبا به میزان پرداخت تعدیل به پیمانکاران است و عملا فعالیت خاصی به لحاظ پیشرفت اجرایی پروژه ها وجود ندارد که مقرر شد با</u></p>	



		<p>استفاده از ظرفیت وزارت راه و شهرسازی، استانداری محترم و مجمع محترم نمایندگان مجلس شورای اسلامی و سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان با جدیت به صورت ملی پیگیری شود</p>
جلسه شورا	وزارت راه و شهرسازی، برنامه و بودجه	<p>۲- با عنایت به اهمیت وجود نقشه راه توسعه ریلی در استان خراسان رضوی به عنوان زیر ساخت های پیش بینی شده برای ایجاد سرمایه گذاری جدید و فعال سازی سرمایه گذاری های موجود و با توجه به الزامات آمایش سرزمین توافق شد، ضرورت تدوین طرح جامع ریلی استان به شورای گفت و گو جهت طرح در کارگروه زیر بنایی و سپس شورای برنامه ریزی و توسعه استان پیشنهاد گردد.</p>
جلسه شورا	دبیرخانه شورا	<p>۳- برای ایجاد شهرک های جدید و یا لکه های صنعتی ضرورت تصویب طرح جامع حمل و نقل ترکیبی (امکان دسترسی به راه آهن، جاده، فرودگاه، بنادر و...) در پیوست صدور مجوز شهرکها و لکه های صنعتی با عنایت به ماده ۵۴ قانون احکام دائمی توسعه به عنوان یکی از الزامات اختصاص زمین، در نظر گرفته شود و در این راستا سازمان های جهاد کشاورزی، محیط زیست و ... در قالب مسائل و مقررات قانونی همکاری لازم را با شرکت شهرک ها انجام دهند.</p>
ده روز	شرکت شهرکها، دبیرخانه شورا	<p>۴- لزوم پیگیری تامین اعتبار برای پروژه مترو مشهد گلبهار و ایجاد ایستگاه شهرک صنعتی ماشین افزار مطرح و مقرر شد با طرح در شورا از طریق مبادی ذی ربط براساس سوابق پیگیری گردد.</p>