

ضرورت ساخت مجتمع خدماتی - رفاهی بین‌راهی و نگاه ویژه دولت به این امر

- سعید سبحانی (کارشناس ارشد مدیریت - اداره کل حمل‌ونقل و پایانه‌های استان خراسان شمالی)
- هادی رباطی (کارشناس امور مجتمع‌های خدماتی - رفاهی اداره کل حمل‌ونقل و پایانه‌های استان خراسان شمالی)
- حسین قاسمی‌نژاد (کارشناس ارشد راه و ترابری - اداره کل حمل‌ونقل و پایانه‌های استان خراسان شمالی)

مقدمه

نیازها را پاسخ دهد بوجود آمد. از این رو چند سالی است که احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی در جاده‌های کشور به منظور ساماندهی خدمات بین‌راهی جاده‌ای و افزایش رفاه رهگذران جاده‌ها مورد توجه قرار گرفته است، قابلیت‌های بالقوه بسیاری در این مجتمع‌ها نهفته هست که می‌توان از آنها در جهت نیل به اهداف بزرگتری همچون توسعه و توازن منطقه‌ای بهره برد. از سوی دیگر، در نظر گرفتن نقش‌های جدید برای این مجتمع‌ها، ضمن آنکه می‌تواند گام مهمی در جهت توسعه پایدار مناطق تلقی شود، باعث می‌شود که ادامه فعالیت مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی و گسترش دامنه فعالیت آنها از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر باشد. تبعات مثبت احداث این مجتمع‌ها به‌ویژه از جنبه گردشگری و نقش ارزنده آن در توسعه پایدار منطقه، همراه با تأثیرات مستقیم آن بر مردم منطقه و رهگذران جاده‌ها تا حدی است که گاهی نیاز است تا نهادهای اجرایی برای احداث مجتمع‌ها و کمک به استقرار فعالیت آنها پیشقدم شوند، به طوری که دولت در بند (د) ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی وجوهی را برای کمک به احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی و پایانه‌های مسافری اختصاص داده است.

پیشینه تاریخی سرزمین کهن ایران بیانگر پیشتازی و سرآمدی ایرانیان در ساخت راه‌ها و تأسیسات بین‌راهی است و احداث کاروانسراها و خدمات مربوطه گواه این ادعاست. در عصر حاضر با توجه به توسعه صنعت حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای و گسترش فناوری ساخت وسایل نقلیه و توسعه و تنوع راه‌های ارتباطی، موضوع ارائه خدمات در طول راه‌ها به مسافران و رانندگان دچار دگرگونی اساسی شده و همچنین خدمات موردنیاز آنان از نظر تنوع، کمیّت و کیفیت نیز تغییر کرده است. گسترش چشمگیر حمل‌ونقل جاده‌ای در ایران و توسعه شبکه جاده‌ای کشور از یک طرف و پراکندگی غیراصولی و ناکارآمدی مکان‌های خدماتی - رفاهی موجود در کنار جاده‌ها موجب بروز مشکلات عدیده‌ای برای مسافران و رانندگان شده است. سالانه میلیون‌ها مسافر و صدها هزار وسیله‌نقلیه در شبکه راه‌های کشور رفت و آمد می‌کنند، انبوه مسافران و رانندگان اتوبوس‌ها و کامیون‌ها به مکان‌هایی نیاز دارند تا بتوانند از خدمات موردنیاز در طول سفر استفاده کنند. بدین منظور طرح احداث واحدهایی که بتواند با رویکردهای علمی و کارشناسی این



تاریخچه خدمات بین‌راهی در ایران



ایجاد راه و ساختمان‌های بین‌راهی در ایران سابقه‌ای دیرینه دارد. ایرانیان قدیم در راه‌ها و فواصل معین، مکان‌ها و اقامتگاه‌هایی ایجاد کرده بودند که محل توقف و آسایش مسافران و کاروان‌های تجاری و بازرگانی بوده است. تاریخ حکایت از آن دارد که بنیانگذار احداث بناهای مذکور هخامنشیان بوده‌اند. در دوره اشکانیان نیز این بناها گسترش یافت و توسعه راه‌ها و ایجاد ایستگاه‌های بین‌راهی به‌ویژه در مسیر تاریخی جاده ابریشم اهمیت بالایی پیدا کرد. دوره اسلامی و قرن پنجم (ه.ق) را می‌توان به عصر شکوفایی هنرهای اسلامی به‌ویژه هنر معماری نام برد که بنیان گسترش شبکه راه‌های تجاری و احداث کاروانسراهای متعدد در مسیر جاده‌ها و داخل شهرها در این دوره بوده است و این امر در دوران مختلف تاریخ ادامه یافت، اما در عصر صفوی ایجاد کاروانسراهای ایران رونقی تازه یافت، به طوری که بقایای کاروانسرای که در آن دوره ساخته شده همچنان در کنار جاده‌های ایران پابرجاست.

حق بهره‌برداری اراضی منابع ملی خارج از حریم شهرها به صورت قیمت‌های ترجیحی یا رایگان بر اساس سیاست‌های مصوب شورای اقتصاد با معرفی وزارت راه و شهرسازی اقدام کند.

اهداف احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی

از اهداف مهم در احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی می‌توان به مواردی ذیل اشاره کرد:

۱. ارائه خدمات متمرکز و مناسب
۲. فراهم کردن آسایش بیشتر رانندگان و مسافران
۳. جلوگیری از پراکندگی واحدهای خدماتی در طول جاده‌ها و تمرکز آنها در یک مکان
۴. دسترسی سریع رانندگان و مسافران به خدمات موردنیاز
۵. کاهش میزان تصادفات جاده‌ای و افزایش ضریب ایمنی جاده‌ها
۶. کاهش اتلاف وقت رانندگان و مسافران
۷. کاهش مزاحمت‌های ترافیکی و روان ساختن ترافیک جاده‌ها
۸. فراهم‌سازی امکانات مناسب برای اقامه نماز و گسترش فرهنگ آن
۹. ایجاد بستری مناسب جهت اشتغالزایی

بررسی اهداف تأسیس مجتمع‌های خدماتی - رفاهی

بین‌راهی

همانطور که می‌دانید امروزه تصادفات جاده‌ای از عمده‌ترین عوامل مرگ و میر انسان‌ها محسوب شده و هزینه‌های زیادی را به جوامع بشری تحمیل می‌کند. عوامل مختلفی حوادث رانندگی را بوجود می‌آورد که یکی از مهم‌ترین آنها خطای انسانی است. در حمل‌ونقل جاده‌ای، خستگی یکی از اصلی‌ترین عوامل خطای انسانی است که می‌تواند موجب تصادفات مرگبار شود. خستگی به دلیل ناشناخته

نگاه دولت به احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی

بین‌راهی در برنامه پنجم توسعه و اهمیت پرداخت به آن

بر اساس ردیف ۳ بند (د) ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی که دولت را موظف کرده است تا ساز و کارهای قانونی و لازم به منظور کاهش سالانه ۱۰ درصد میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در طول برنامه را فراهم کند رابطه مستقیمی دارد. از این رو، دولت در بند (د) ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی وجوهی را برای کمک به احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی و پایانه‌های مسافری اختصاص داده است. بر اساس این برنامه، توسعه بخشی از درآمدها برای کمک به احداث پایانه‌های مسافری و باری و مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی پیش‌بینی شده است. براین اساس، به منظور کمک به تدارک ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌شهری و احداث پایانه‌های مسافری و باری و مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی توسط بخش غیردولتی با اولویت تعاونی‌ها و ایثارگران، از محل منابع داخلی شرکت‌های وابسته به وزارت راه و شهرسازی در قالب وجوه اداره شده پرداخت می‌شود. در این موارد و همچنین در مورد ایجاد جایگاه‌های عرضه سوخت، وزارت جهاد کشاورزی نسبت به واگذاری



بودن و مشکل بودن تشخیص آن به عنوان عامل مؤثر در تصادف، کمتر مورد توجه قرار گرفته است. خستگی در اثر عوامل بسیار گسترده و پیچیده‌ای بوجود می‌آید، به طوری که بخش زیادی از تصادفات رانندگی در راه‌های کشور به عامل خستگی راننده بر می‌گردد. از عوامل مهم و اساسی در بحث ایجاد خستگی در رانندگان می‌توان نیاز به خواب را نام برد، به طوری که خواب یک موضوع انتخابی نیست، بلکه حیاتی و ضروری است. خواب‌آلودگی زمان عکس‌العمل را (که یکی از پارامترهای حیاتی برای رانندگی مطمئن می‌باشد) تحت‌تأثیر قرار می‌دهد، به طوری که سرعت انتقال و پردازش اطلاعات در مغز نیز در هنگام خواب‌آلودگی کاهش می‌یابد. از این رو تأسیس و بهره‌برداری از استراحتگاه‌های بین‌راهی می‌تواند مکانی برای توقف رانندگان و استراحت آنان باشد. از موارد مهم و حائز اهمیت احداث مجتمع‌های بین‌راهی می‌توان به فراهم آوردن آسایش بیشتر رانندگان و مسافران و نیز کاهش میزان تصادفات جاده‌ای و افزایش ضریب ایمنی جاده‌ها در نتیجه کاهش تصادفات جاده‌ای اشاره کرد.

گسترش احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی از نگاه بین‌المللی

به لحاظ بین‌المللی ایران یکی از مسیرهای معتبر و مهم ترانزیت کالا به‌شمار می‌رود و همچنین بخش مهمی از راه‌های اصلی کشور در مسیر کریدورهای بین‌المللی شمال - جنوب و شرق - غرب قرار دارد. همچنین ایران کریدورهای آسیا را به اروپا و اروپا را به قفقاز و آسیای مرکزی متصل می‌کند. قرار گرفتن ایران در مسیر این کریدورها، گسترش احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی را به منزله یک اقدام زیربنایی در حمل‌ونقل ضرورت حیاتی می‌بخشد. امروزه با احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی، رانندگان ترانزیت

علاوه بر استفاده از غذای مناسب، تعمیرگاه، سرویس‌های بهداشتی و پارکینگ، امکان استفاده از استراحتگاه مجهز نیز برای توقف‌های طولانی برای آنان فراهم می‌شود. این موضوع ضمن تأمین امنیت و رفاه رانندگان، موجب ایجاد رغبت برای ترانزیت کالا از جاده‌های کشور شده است. متأسفانه استان خراسان شمالی با توجه به موقعیت جغرافیایی از لحاظ نزدیکی به ابتدای ورود به کشورهای CIS از طریق کشور ترکمنستان از امکانات توسعه‌ای این بخش محروم بوده است و از مجتمع خدمات بین‌راهی مناسبی در جهت خدمت‌رسانی به ناوگان ترانزیتی محروم می‌باشد، که می‌توان با تدابیر لازم و هماهنگ کردن دستگاه‌های متولی کشوری و استانی این معضل را در کمترین زمان ممکن مرتفع و از مزایای آن برای توسعه همه‌جانبه استان بهره برد. وجود این مجتمع‌ها با ارائه خدمات متعدد و ارزشمند و ساختار زیبا و مدرن علاوه بر اینکه چشم‌نواز مسافران در طول راه‌ها می‌باشد، شأن ملی کشور را نزد گردشگران خارجی حفظ می‌کند.

معیارهای مکانیابی و طراحی مجتمع خدماتی - رفاهی

بین‌راهی

برای اینکه مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی وظیفه و نقش خود را به‌خوبی ایفا کنند و مورد استقبال قرار گیرند می‌بایست معیارهایی برای مکان‌یابی آن‌ها در نظر گیریم که در ذیل به اختصار به بخش از آنها می‌پردازیم.

الف) معیار اقتصادی

الف-۱) تطابق ابعاد مجتمع با میزان تردد جاده مورد نظر و نیازهای منطقه

الف-۲) تطابق نوع خدمات با نیازهای رهگذران

الف-۳) توجه به جنبه‌های گردشگری منطقه و نیاز مسافران و انطباق نوع کالا و خدمات مجتمع با تولیدات منطقه‌ای (تا حد امکان).

الف-۴) توجه به ممنوعیت فعالیت‌های موازی در حریم مجتمع‌ها.

الف-۵) توجه به اختصاص مکان عرضه محصولات کشاورزی و صنایع محلی آن منطقه.

الف-۶) پیش‌بینی امکانات جهت اسکان موقت حادثه‌دیدگان جاده‌ها و در راه‌ماندگان و امکان تغییر کاربری مجتمع‌ها به پایگاه‌های امدادی در مناطق حادثه‌خیز در مواقع بحران.

ب) معیار بازرگانی

ب-۱) توجه به نقش مجتمع‌ها به عنوان بازار جدید برای محصولات

منطقه‌ای

ه-۵) توجه به مسئله دفن زباله و فاضلاب مجتمع‌ها در جهت حفظ

بهداشت بصری جاده

و) معیار زیست‌محیطی

و-۱) توجه به دخالت حداقل انسان در طبیعت، در طراحی مجتمع‌ها

و-۲) استفاده از شیوه طراحی و عناصر همخوان با محیط طبیعی

و-۳) در نظر گرفتن فضای سبز در جهت تلطیف هوا

و-۴) مهیا ساختن امکانات تفریحی به منظور استفاده منطقی و

کنترل شده انسان از طبیعت.

و-۵) توجه به برهم زدن نظام طبیعی به ویژه آب‌های زیرزمینی و

روزمینی و مسئله کنترل سیلاب

و-۶) در نظر گرفتن حریم برای توسعه احتمالی و توجه به آثار جنبی

آن بر محیط زیست

ب-۲) توجه به فاصله مجتمع تا مجتمع‌های بعدی از بعد رقابت‌پذیری

ب-۳) توجه به نقش مجتمع‌ها در جهت کاستن از تمرکز شهری و

همچنین حمل‌ونقل مضاعف از روستا به شهر و بالعکس

ج) معیار فرهنگی

ج-۱) توجه به نقش مجتمع‌ها در تغییر نگرش مردم منطقه و رهگذران

ج-۲) توجه به نقش تبلیغی فرهنگی و مذهبی مجتمع‌ها

ج-۳) توجه به زمینه‌های موجود برای استفاده بهینه اوقات فراغت

مردم منطقه و زمان استراحت رهگذران .

ج-۴) توجه به نقش آموزش همگانی مجتمع‌ها در جهت اعتلای

فرهنگ اجتماعی مردم منطقه و رهگذران بالاخص در بحث فرهنگ

ترافیکی.

د) معیار اجتماعی

د-۱) توجه به نقش مجتمع‌ها در ایجاد همگرایی و پیوند ملی با توجه

به تسهیل امر سفر

د-۲) در نظر گرفتن زمینه حضور واحدهای انتظامی در جهت نظارت

بر تردد جاده‌ها به منظور کاهش حوادث و تخلفات جاده‌ای

ه) معیار بصری

ه-۱) در نظر گرفتن الزامات زیباسازی راه به کمک مجتمع‌ها و

تابلوهای راهنمای مربوطه در عین توجه به مسائل ایمنی راه.

ه-۲) توجه به جذابیت معماری بنا در جهت شادابی مخاطب و

رهگذران.

ه-۳) توجه به ایجاد تنوع منظره توسط مجتمع‌ها برای کاهش خستگی راه.

ه-۴) توجه به عدم همجواری مجتمع‌ها با محیط‌های بد منظره مانند

گورستان، ساختمان‌های فرسوده، محل دفن نخاله، مرکز دفن زباله،

دامداری و رودخانه‌های آلوده

نتیجه‌گیری

احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی سبب افزایش ایمنی سفرهای

جاده‌ای و فراهم کردن محیطی آرام و مطمئن برای استراحت

استفاده‌کنندگان از جاده‌ها به شمار می‌رود که افزایش آنها گذشته از

فراهم کردن امکان اشتغال‌زایی در کاهش تصادفات و تلفات نیز تأثیر

به‌سزایی دارد. مجتمع‌های خدماتی - رفاهی توسط بخش خصوصی و

با نظارت اداره کل حمل‌ونقل و پایانه‌های هر استان احداث می‌شود، که

این امر معافیت سازندگان از پرداخت هزینه‌های تغییر کاربری اراضی،

بخشی از معافیت مالیاتی و پرداخت تسهیلات بلاعوض برای احداث

رمپ‌های ورودی و خروجی توسط سازمان از جمله حمایت‌های این

نهاد از بخش خصوصی برای توسعه مجتمع‌های خدماتی - رفاهی و

در نتیجه تسهیل‌سازی روند فعالیت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و

توسعه اقتصادی استان‌ها به شمار می‌رود.

