

یک تادوسوم کشتشی که مشه‌بده سمت غرب داشته، در شرق جبران شود؛ اما این موضوع دسترسی‌های ترافیکی شهر را به هم می‌ریزد. قاعدتاً پایانه‌های مسافربری که داریم، باید متناسب با این فضا تقسیم شوند. حتی ایجاد تک‌ترایستگاهی قطارهای بین‌شهری راه‌هم باید از الان در طراحی شهری ببینیم؛ یعنی الان دسترسی مسافرت ریلی به کرانه‌شمالی مثل گلستان و مازندران داریم که باید از حاشیه‌های محدوده‌سره‌اره فردوسی شکل بگیرد.

کلیدری تصریح می‌کند: متنعم شدن از فضای پیمان‌های شانگهای و اوراسیا جز با کانون قرار گرفتن مشهد(رضاع) به‌عنوان تقاطع راهبردی این کریدورها میسر نمی‌شود. این لاجرم است. هم نقشه‌های ژئوپلیتیک گذشته این را تأیید می‌کند و هم نقشه‌های ژئواکونومی. تقاطع راهبردی شمال به جنوب و شرق به غرب جاده ابریشم یعنی جاده‌ای که در دوره اشکانیان تثبیت می‌شود، در محدوده توس است و بعد شاهدیم به صورت متوازن ریباطها و کاروانسراها به شکل خورشیدی دور این کانون پخش سستند. اگر قرار است حاکمیت از این سه پیمان اقتصادی مهم در منطقه متنعم شود و کنشگری مؤثر و فعال داشته باشد، باید ابرپروژه ایجاد بندر خشک با تمام اجزا و ملزوماتش را در مشهد جدی بگیرد و این مهم جز در محدوده‌شرق و جنوب‌شرق مشهد میسر نیست.

وی عنوان می‌کند: همه فراتحلیل‌های اندیشکده‌های مطالعات استراتژیک ادعا دارند علت‌العلل اشغال افغانستان توسط آمریکایی‌ها جلوگیری از تحقق این‌امر در کرانه شمال شرقی ایران بوده‌است. این بندر خشک باید در میان مدت پنج‌ساله ایجاد شود و مکانش هم باید در جنوب‌شرق مشهد یعنی کرانه جاده فریمان تا جاده سرخس باشد. این یک طرح پیشران توسعه است؛ چراکه کارگر و نیروی خدماتی نیاز دارد و اطراف آنجا بازارچه‌های متنوع در صنایع مختلف شکل می‌گیرد.

■ **بندر خشک، تسهیلگر اقتصاد زیارت است**

مدیر اجلاس شهرداران شانگهای در پاسخ به این پرسش که ایجاد بندر خشک در این منطقه چه تأثیری بر اقتصاد زیارت خواهد داشت، بیان می‌کند: این موضوع، تسهیلگر اقتصاد زیارت خواهد بود. حدود ۲۰۰ سال است اقتصاد زیارت در محدوده فلات ایران محدود شده در حالی که حوزه توس یک حوزه ترانزیتی در جاده ابریشم بوده و همین موضوع سبب گسترش زبان فارسی در خاور دور و ترویج تشیع در آن محدوده حتی در تایلند و هندوستان شده است.

■ **توسعه به شرق مشهد، منفعت راهبردی کشور است**
کلیدری با تأکید بر اینکه توسعه به شرق مشهد روشی برای پرداختن به حاشیه مشهد نیست، آن را منفعت راهبردی کشور برمی‌شمارد و می‌گوید: اگر حاکمیت بخواید شبکه منافع بریکس، شانگهای و اوراسیا را به خودش گره بزن‌د، فقط با نگاه راهبردی به کرانه شرقی مشهد میسر است. سرخس و مکران هر کدام به تنهایی نمی‌توانند این مهم را محقق کنند. این امر راهبردی-تمدنی نیازمند یک لولاست؛ لولایی که سابقه تاریخی آن به خوبی نشان داده به شکل تاریخ‌ساز در این مقوله نقش آفرینی داشته است. بی‌شک این لول، مشهد(رضا(ع) است و بهترین نقطه این سرمایه‌گذاری راهبردی در جنوب‌شرقی این کلانشهر است که قطعاً این امر جز با اراده عالی نظام، همت مدیران عالی استان و مشهد(رضا(ع) محقق نمی‌شود. او اذعان می‌کند: البته فرایندهای واقع شده در «جنگ کریدورها» به‌طور مثال، حمله‌مبتنی بر حفظ بقا از سوی رژیم صهیونیستی به باریکه غزه و مردم مظلوم و دلاور آن که در همین چارچوب است؛ نشان داده مسئولان عالی کشور، استان و مشهد(رضا(ع) فرصت زیادی برای تجمع اراده و اعمال همت خود ندارند! توسعه شرقی مشهد مسئله‌ای پیچیده، چندوجهی و مهم است که می‌طلبد برای پیشگیری از تبعات تصمیم‌های نادرست یا بی‌تصمیمی در خصوص آن چاره‌اندیشی شود.

چرا توسعه شرقی مشهد امری ملی است و چه طرح‌ها و ملزوماتی برای تحقق آن وجود دارد؟

توسعه مشهد به شرق؛ یک راهبرد ملی



عیدین

به یک استاندارد پروازی در آن فرودگاه نیاز دارد. شهر فرودگاهی را نباید در فرودگاه فعلی بزنیم؛ یعنی برای فرودگاه فعلی باید برنامه دیگری داشته باشیم و از محدوده طرق برای دسترسی خط آهن به انبارگردانی‌های سنگین و ترانزیتی کالاهای شرکت‌های بابرری بین‌المللی استفاده کنیم. کلیدری می‌گوید: این موضوع نیازمند این است که زیرساخت لازم برای پذیرش و استقرار یک حجم بالای دفتر نمایندگی‌های تجاری در حوزه شانگهای، بریکس و اوراسیا در مشهد را داشته باشیم. برای این منظور باید محلی درنظر گرفت. ظرفیت غرب و شمال غرب مشهد اشباع شده و براساس الگوهای اقتصاد زمین، اصلاً مقرون به صرفه نیست. از طرفی این دفتر و سایت پلان‌ها باید در نزدیکی این بندر خشک باشند. برآوردها نشان می‌دهد تا ۱۲ هزار شرکت ترانزیتی از کشورهای حوزه‌های بریکس، شانگهای و اوراسیا کشتش دارند در این محدوده سرمایه‌گذاری انجام دهند و برای این کار دست‌کم به یک دفتر نیاز دارند که دفاترشان باید در همین منطقه شرق باشد.

■ **بندر خشک، تسهیلگر اقتصاد زیارت است**
مدیر اجلاس شهرداران شانگهای در پاسخ به این پرسش که ایجاد بندر خشک در این منطقه چه تأثیری بر اقتصاد زیارت خواهد داشت، بیان می‌کند: این موضوع، تسهیلگر اقتصاد زیارت خواهد بود. حدود ۲۰۰ سال است اقتصاد زیارت در محدوده فلات ایران محدود شده در حالی که حوزه توس یک حوزه ترانزیتی در جاده ابریشم بوده و همین موضوع سبب گسترش زبان فارسی در خاور دور و ترویج تشیع در آن محدوده حتی در تایلند و هندوستان شده است.

■ **توسعه به شرق مشهد، منفعت راهبردی کشور است**
کلیدری با تأکید بر اینکه توسعه به شرق مشهد روشی برای پرداختن به حاشیه مشهد نیست، آن را منفعت راهبردی کشور برمی‌شمارد و می‌گوید: اگر حاکمیت بخواید شبکه منافع بریکس، شانگهای و اوراسیا را به خودش گره بزن‌د، فقط با نگاه راهبردی به کرانه شرقی مشهد میسر است. سرخس و مکران هر کدام به تنهایی نمی‌توانند این مهم را محقق کنند. این امر راهبردی-تمدنی نیازمند یک لولاست؛ لولایی که سابقه تاریخی آن به خوبی نشان داده به شکل تاریخ‌ساز در این مقوله نقش آفرینی داشته است. بی‌شک این لول، مشهد(رضا(ع) است و بهترین نقطه این سرمایه‌گذاری راهبردی در جنوب‌شرقی این کلانشهر است که قطعاً این امر جز با اراده عالی نظام، همت مدیران عالی استان و مشهد(رضا(ع) محقق نمی‌شود. او اذعان می‌کند: البته فرایندهای واقع شده در «جنگ کریدورها» به‌طور مثال، حمله‌مبتنی بر حفظ بقا از سوی رژیم صهیونیستی به باریکه غزه و مردم مظلوم و دلاور آن که در همین چارچوب است؛ نشان داده مسئولان عالی کشور، استان و مشهد(رضا(ع) فرصت زیادی برای تجمع اراده و اعمال همت خود ندارند! توسعه شرقی مشهد مسئله‌ای پیچیده، چندوجهی و مهم است که می‌طلبد برای پیشگیری از تبعات تصمیم‌های نادرست یا بی‌تصمیمی در خصوص آن چاره‌اندیشی شود.

چرا توسعه شرقی مشهد امری ملی است و چه طرح‌ها و ملزوماتی برای تحقق آن وجود دارد؟

توسعه مشهد به شرق؛ یک راهبرد ملی



■ **بندر خشک، الگوی مناسب برای توسعه شرقی مشهد**
مسئول امور برندسازی و دیپلماسی شهری شهرداری مشهد نیز در این خصوص معتقد است توسعه به شرق، یک نگاه درهم ریخته است از این نظر که عده‌ای از مدیران عالی-مسئله حاشیه شهر برایشان مهم است و می‌خواهند درباره این موضوع میان مدیران عملیاتی تمرکز ایجاد کنند؛ اما با روشی زیبا و آبرومندان! البته بدنه مدیریتی در سطح استان نیز به این علت که مدیران بالادستی در این باره(توسعه به شرق) با هر نیتی مطالبه‌گر هستند، کلیدواژه‌های مدیران بالاسری خود را واگویی می‌کنند.

■ **نگاه به توسعه به شرق نباید از سر استیصال باشد**
امیرمهدی کلیدری می‌گوید: در مجموع هر دو دسته مدیران مذکور، مسئله «توسعه به شرق» را یک فرصت راهبردی نمی‌بینند در حالی که در خصوص توسعه به شرق باید به جای یک نگاه از سر استیصال و تهدید، یک نگاه فرصت‌طلبانه داشته باشند. وقتی نگاه از سر استیصال باشد فقط می‌خواهند مسئله را به هر طریقی حل کنند.

وی در پاسخ به این پرسش که اصولاً توسعه به شرق قرار است کدام مسئله را حل کند، می‌افزاید: ما یک کلان‌مسئله‌ای داریم که نشان می‌دهد باید شرق مشهد را جدی بگیریم و آن کلان‌مسئله کریدور ترانزیتی جنوب به شمال یعنی مکران به خراسان (و به سمت خزر) و کریدور ریلی چین به مشهد از افغانستان برای ایجاد بندر خشک است.

■ **ایجاد بندر خشک در جنوب شرقی مشهد چه الزاماتی دارد؟**

مدیر اجلاس شهرداران شانگهای در ادامه به تشریح زیرساخت‌های این بندر خشک می‌پردازد و یادآور می‌شود: وقتی بخواهید در مشهد یعنی در کرانه میان «سرخس و مشهد» یا «فریمان و مشهد» بندر خشک ایجاد کنید، یک اکوسیستمی به وجود می‌آورد که باید مانند مدل کشورهای توسعه‌یافته صنعتی مانند فرانکفورت در آلمان یا نیس در فرانسه، یک کلونی زیرساختی در کنار هم داشته باشید؛ یعنی تمرکز خطوط هوایی، ریلی و باراندازهای سینگر در مسیر جاده‌ای هم در همین نقطه باشد. به طور مثال در مختصات مشهد، به خصوص شرق آن، اگر قرار است فرودگاه جابه‌جا شود، باید در کرانه فریمان تا سرخس باشد. وقتی این اتفاق بیفتد، باید ظرفیت فرودگاهی، علاوه بر مسافربری سنگین، قابلیت ورود سنگین‌ترین هواپیماهای ترابری را داشته باشد. این موضوع

معصومه مؤمنیان | توسعه نامتوازن مشهد یکی از آن موضوعاتی است که سال‌های گذشته در گفتمان مدیریت شهری مشهد مطرح شده است. برخی کارشناسان و صاحب‌نظران و حتی تصمیم‌سازان در خصوص دال مرکزی این موضوع که مرکزیت کالبدی حرم مطهر رضوی است یا خبر، اختلاف نظر دارند.

■ **مرکزیت حرم مطهر رضوی دلیل اصلی توسعه شرقی مشهد است؟**

معاون امور عمرانی استانداری خراسان رضوی در این باره می‌گوید: گاهی اوقات گفته می‌شود چون کالبد حرم مطهر در یک سمت شهر قرار گرفته و مرکزیت خود را از دست داده است، پس باید شهر را به سمت شرق توسعه دهیم تا این مرکزیت برگردد؛ اما در بحث توسعه شرقی مشهد هیچ‌وقت صرفاً بحث کالبدی حرم مطهر مطرح نبوده؛ بلکه گفته شد در شهر مشهد جریان زیارت نباید به یک گوشه رانده شود. البته مرکزیت کالبدی حرم مطهر رضوی هم بر این موضوع تأثیرگذار است و اگر لازم بود هندسه و تناسبات شهر هم نسبت مستقیم‌تری پیدا بکند، باید لحاظ شود.

■ **نسخه جدید طرح آمایش تصویب نشده است**

سند آمایش استان خراسان رضوی در اقق ۱۴۰۴ به صراحت شرق و حاشیه شهر مشهد را جزو قلمروهای نامناسب استقرار جمعیت عنوان کرده است. پس چطور با وجود این موضوع در این سند توسعه که جزو اسناد بالادستی است، باز هم از توسعه شرقی صحبت می‌شود؟ پرسشی که جواد خدایی در پاسخ به آن بیان می‌کند: نسخه جدید طرح آمایش هنوز تصویب نشده و خیلی از بازنگری‌ها در حال انجام است.

■ **غرب مشهد امکان توسعه ندارد**

اودر ادامه به ظرفیت‌های سرزمینی و عوامل تأثیرگذار در جهت توسعه شهری می‌پردازد و یادآور می‌شود: توسعه غربی مشهد که طی سال‌ها اتفاق افتاده، ما را به سمت آبخوان کشانده و از حدود دهه ۵۰ که مشهد دشت ممنوعه اعلام می‌شود، ناشی از این بوده که نباید توسعه را خیلی به آن سمت(غرب) ببریم. الان هم نه زمینی برای توسعه در آن سمت باقی مانده و نه سیاستی مبنی بر بارگذاری‌های سنگین در آن قسمت وجود دارد که مهم‌ترین دلایل این موضوع هم بحث آب و فرونشست بوده؛ چراکه بیشترین میزان فرونشست در غرب و شمال غرب مشهد اتفاق افتاده است.

خدایی می‌گوید: شهرک صنعتی مشهد، گلپهار و مناطق پیللاقی همه در سمت غرب مشهد قرار دارند و به‌مثابه آهنرباهایی هستند که جریان توسعه شهر را به سمت خود می‌کشند.

با همه تفاسیر اما پرسش مهم این است که آیا شرق مشهد هم چنین ظرفیتی را دارد که بتواند توسعه جدی پیدا کند؟ معاون عمرانی استانداری خراسان رضوی در پاسخ به این پرسش تصریح می‌کند: ما نمی‌توانیم توسعه شهر را محدود کنیم. اگر به هر حال این اتفاق بیفتد، جریان سیاست‌گذاری کدام سمت را می‌خواهد انتخاب کند؟ غرب که محدودیت‌هایش را برشمرديم و دیگر امکان این موضوع وجود ندارد. شمال مشهد هم محدود به ارتفاعات است و پهناهای وسیع زیادی ندارد و در جنوب مشهد هم ارتفاعات را داریم. تنها جبهه‌ای که برایمان فرصت توسعه را فراهم می‌کند، شرق است که جریان طبیعی شیب زمین و فرصت استفاده از پساب هم آنجاست.

■ **شرق مشهد، مهم‌ترین نقطه برای مرکز ثقل جریان ترانزیتی**

خدایی ادامه می‌دهد: بهترین نقطه ما برای مرکز ثقل جریان ترانزیتی استان، جبهه شرقی مشهد است. به همین علت بوده که ۲۰ سال پیش در این منطقه، ایستگاه قطری جانمایی می‌شود و سال گذشته هم به عنوان ده‌کده لجستیکی مشهد تصویب شد.



بیش از ۱۰/۷ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی در خراسان شمالی در حال اجراست
ناصر فخر موحدی معاون هماهنگی امور اقتصادی خراسان شمالی گفت: هشت طرح سرمایه‌گذاری با منشأ سرمایه‌گذاری خارجی بیش از ۱۰/۷ میلیون دلار در استان در حال اجراست که پیش‌بینی می‌شود برای ۷۵۰ نفر به صورت مستقیم شغل ایجاد کند.



خراسان جنوبی

انصراف

۱۲۳ مادر

بازدار در

خراسان

جنوبی

از سقظ جنین

معاون بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی بیرجند گفت: سال گذشته با مشاوه ماماها و کادر بهداشتی، ۱۲۳ مادر باردار در خراسان جنوبی از سقط جنین منصرف شدند. به گزارش ایرنا، مجید شایسته در مراسم روز جهانی ماما با شعار «هر ماما یک سفیر جوانی جمعیت» اظهار کرد: ۲۵۰ ماما در سطح پایگاه‌ها و مراکز بهداشت استان به مادران باردار و بانوان خدمات ارائه می‌کنند. وی با تأکید بر اینکه کاهش مرگ و میر مادران باردار از مهم‌ترین رویکردهای حوزه مامایی است، یادآور شد: سال گذشته یک مورد فوت داشتیم که مربوط به بیماری مادر و جنینی نبود. خراسان جنوبی جزو ۱۰ استانی است که پس از اجرای قانون جوانی جمعیت، مولودان آن افزایشی بوده و تاکنون این آمار به ۳۹۵ تولد رسیده است.

مطالعات تدوین سند پهنا‌بندی حریم شهر مشهد در چارچوب طرح جامع توسعه و عمران مشهد پس از کش و قوس‌های فراوان و طی فرایند قانونی تأیید و تصویب در کارگروه امور زیربنایی و شورای برنامه‌ریزی استان، در تاریخ ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۳ در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور به تصویب رسید.

شهردار مشهد گفت: مطابق با این طرح، حریم کلانشهر مشهد با مساحت ۸۷ هزار و ۸۸۰ هکتار مشتمل بر ۱۲۴ سکونتگاه با ۱۸۱ هزار و ۹۰۰ نفر جمعیت و هسته‌های صنعتی کارگاهی و فعالیتی بیشمار، با برخورداری از فرصت‌ها، ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بیشماری از جمله توپوگرافی مناسب، عرصه‌های سبز عمومی توسعه‌یافته زیرساخت‌ها و تأسیسات زیربنایی، زیرساخت‌های تصفیه منابع آبی، فاضلابی و تولید آب خاکستری، شبکه راه‌های دسترسی و منظومه سکونتگاه‌های روستایی بوده که متأسفانه در سال‌های اخیر در خأط‌طرح و برنامه مدون از سویی و نااهم‌هنگی در اقدام‌های سازمان‌ها و دستگاه‌های مسئول از دیگر سوسدست‌خوش سودجویی عمومی و آسیب‌هایی که نظر تشدید بهره‌برداری از منابع طبیعی، برهم خوردن تعادل نظام سکونت، فعالیت، سازمان فضایی، محیط زیست و... شده است.

محمدرضا قلندر شریف افزود: بر همین اساس در راستای تعیین تکلیف وضعیت سیاسی و اداری، به منظور بهبود و نظم‌بخشی به توسعه پایدار حریم در قالب نظام برنامه‌ریزی کشور، شهرداری مشهد بر آن شد سند پهنا‌بندی حریم ذیل اسناد بالادستی را بر اساس اصول و معیارهایی منبعث از قوانین و مقررات، طرح‌های موضعی و فرادستی، خصوصیات طبیعی حاکم و ویژگی‌های نظامات مختلف تهیه و تصویب کند.

وی بیان کرد: هدایت این طرح در قالب کمیته راهبری حریم متشکل از نمایندگان همه ارکان مدیریت شهری از جمله استانداری، شهرداری،

پایان شیرین هشت سال انتظار و تلاش مستمر

طرح پهنا‌بندی شهر مشهد مقدس برای نخستین بار در شورای عالی شهرسازی و معماری کشور به تصویب رسید

مقیاس کلان همگام با تقویت شبکه راه‌های محلی و بهبود وضعیت دسترسی از طریق بهسازی معابر فرعی بین‌روستایی، تقویت حرکت پیاده به مقصد بارگاه مطهر امام رضا(ع) به صورت کاملاً متمرکز و سازمان‌یافته در سه مسیر اصلی جاده قوچان-مشهد، نیشابور-مشهد و فریمان-مشهد، تقویت مقاصد گردشگری در سه جبهه کلی ارتفاعات جنوبی مشرف به شهر مشهد، توسعه گردشگری بهربردرای پایدار از منابع کشاورزی و توسعه فعالیت‌های کشاورزی، توس و مجموعه گردشگری شاهنامه و... تقویت شبکه گردشگری گره‌ها و کریدورهایی خارج از گستره حریم کلانشهر مشهد از جمله دسترسی به شهر تاریخی کلات، شهرهای شان‌دیز و طر‌قبه، نیشابور و... و همچنین پیش‌بینی تقویت کانون‌های فعالیتی مهم همانند کانون مجموعه‌های صنعتی، کانون انبارها و کارگاه‌های صنعتی و فعالیتی و شناسایی کامل آثار ارزشمند هویت بخش تاریخی، طبیعی و زیست‌محیطی است.

وی در پایان اظهار کرد: بدون شک اجرایی شدن این سیاست‌ها نیازمند تعیین ساز و کارهای اجرایی و مدیریتی مناسب و مورد نیاز برای هماهنگی‌های لازم میان عوامل اجرایی سازمان‌ها و نهادهای مرتبط، تلاش برای مشارکت هر چه بیشتر جوامع محلی، سازمان‌های مردم‌نهاد و افزایش همگرایی‌های اجتماعی و مشارکت شهروندی میان ساکنان روستاها، ممنوعیت صدور هرگونه مجوز برای فعالیت‌های غیرمجاز و اخذ مجوزهای قانونی در چارچوب فعالیت‌ها مجاز از کارگروه امور زیربنایی و شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان که با پیش‌بینی این برنامه و سازوکارها امید است با همت جمیع ارکان و دستگاه‌های اجرایی متولی، اهداف این طرح که توسعه پایدار، حفاظت و صیانت و بهبود کیفیت گستره حریم در تمامی ابعاد منطبق بر چشم‌انداز در افق طرح بوده، محقق شود.

و سوم پهنا آبی؛ مشتمل بر دریاچه سد طرق، همه رودخانه‌ها و مسیل‌ها و حریم‌های آن‌ها. وی در ادامه به مهم‌ترین رویکردها و سیاست‌های پیشنهادی پهنا‌بندی حریم اشاره کرد که در دو قالب حفاظت و پیشگیری از جمله حفاظت و صیانت از آبخوان مشهد منابع آبی همچون دریاچه سد طرق، حفظ ارزش‌های اکولوژیکی و اراضی کشاورزی و باغ‌ها، بهره‌برداری پایدار از منابع کشاورزی و توسعه فعالیت‌های کشاورزی، گسترش عرصه‌های سبز عمومی، فعالیت‌های کشاورزی و تفرج، توسعه فعالیت‌های کشاورزی کم‌آبرو و... بهره‌برداری پهنا‌ها از اراضی قهوه‌ای همچون کوه‌پزخانه‌های متروکه، جلوگیری از بهره‌برداری بی‌رویه صنعتی و خدماتی و پیشگیری از گسترش سکونتگاه‌های غیرمجاز؛ جلوگیری از الحاق فضاهای روستایی و پراکنده‌روبی شهری، جلوگیری از رشد و گسترش باغ‌ویلاها، پیشگیری از توسعه فعالیت‌های ناسازگار، جلوگیری از تغییر کاربری اراضی زراعی آبی و باغ‌ها، ممانعت از هر نوع دخل و تصرف در بستر و حریم رودخانه‌ها، دریاچه سد کارده و حریم شبکه‌ها و خطوط انتقال نیرو، گاز، آب، تأسیسات و تجهیزات شهری و... در نهایت پایش و ارزیابی مستمر اقدام‌ها، فعالیت‌ها، اصلاح و بازنگری پیوسته برنامه‌های اجرایی تبیین شده است.

شهردار مشهد در ادامه تأکید کرد: اجرای این سیاست‌ها نیازمند برنامه اقدام‌های عملیاتی از جمله توسعه و تقویت شبکه معابر در

اداره کل راه و شهرسازی، محیط زیست، میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان، جهاد کشاورزی و... صورت پذیرفته و در کارگروه‌ها و کمیسیون‌های شورای اسلامی شهر مشهد طی جلسات متعدد مورد بررسی قرار گرفته است.

شهردار مشهد گفت: چشم‌انداز این طرح «رشد و گسترش فعالیت‌های اقتصادی و تأمین معیشت و رفاه عمومی جمعیت ساکن در سکونتگاه‌های روستایی و فراهم آوردن شرایط مطلوب زیست و سکونت» پیش‌بینی شده و همچنین اساس طرح پهنا‌بندی بر سه رکن سازمان فضایی شامل نقش و عملکرد کریدورهای اصلی، حد جمعیت‌پذیری پیش‌بینی شده برای افق طرح سال ۱۴۱۰ و جهات و حدود کلی توسعه استوار است که هرگونه تغییر در آن مغایرت اساسی به شمار می‌رود.

قلندر شریف در ادامه افزود: از مهم‌ترین نتایج این طرح می‌توان به تدوین اهداف راهبردهای مداخله، سیاست‌ها و برنامه‌ها، نوع کاربری، پهنا‌بندی فعالیت‌های مجاز و مشروط، پروژه‌های موضوعی و موضعی و ضوابط و مقررات مربوط در قالب سه پهنا اشاره کرد که این سه پهنا عبارت‌اند از: پهنا نخست: حفاظت شامل ریزپهنا‌های منطقه حفاظت شده کشف رود، عرصه و حریم‌های آثار و محوطه‌های تاریخی، کمربند سبز، حفاظت کوهستان و حوزه‌های فعالیتی کم، متوسط و زیاد. دوم: پهنا کشاورزی شامل ریزپهنا‌های اراضی دیم، کشاورزی آبی و باغ‌ها و اراضی کشاورزی کشت و صنعت