

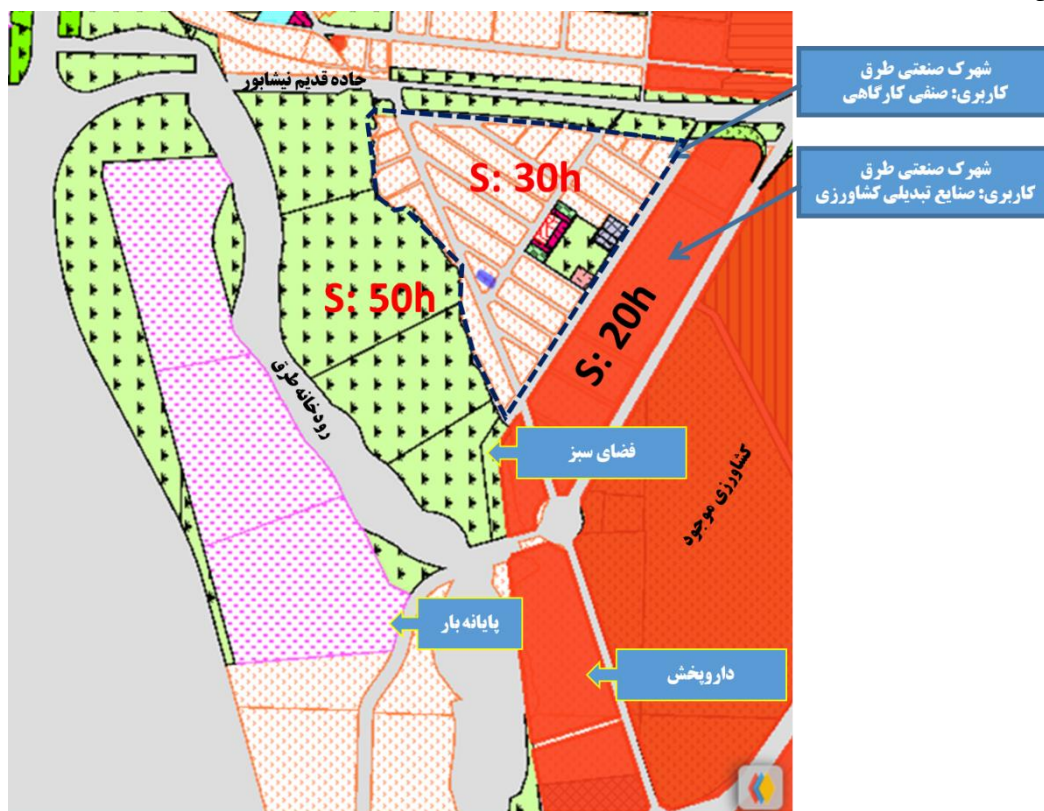
پیش‌درآمد:

در این نوشتار به آنچه هست و آنچه می‌تواند باشد پرداخته می‌شود و در گزارش؛ از رویکرد تحلیل تصویری بهره گرفته شده است. ساماندهی اگر برون‌داد کاستی در برنامه‌ریزی پنداشته شود، به راه‌کارهای برنامه‌ریزانه که پیامد آسیب‌شناسی ژرف است، نیاز خواهد داشت. پرسش این است: آیا برنامه‌ریزی‌ها همواره پاسخ می‌دهند؟ امروزه کمابیش روشن شده که سرشت پویای شهرها، کشش‌هایی را برمی‌سازند که افزون بر برنامه‌ریزی‌های گذشته به برنامه‌ریزی پیوسته و چه‌بسا روزانه برای متناسب‌سازی تصمیم‌ها نیازمند است. نیازی که چالش‌های کنونی نشان از نپرداختن یا کاستی در پرداختن درست و بجا به آن‌ها دارد. یکی از این چالش‌ها، جا‌گزینی حرفه‌های آلاینده‌ی هم‌پیوند با خودروهای سنگین در شهرک صنعتی طرق است که در برنامه‌ریزی گذشته برای حرفه‌های هم‌پیوند با خودروهای سبک بنیاد شد و از این‌رو در طراحی؛ گمان می‌شود بایستگی‌هایی چون «جزئیات اجرایی خیابان‌ها، توده‌گذاری ساختمان‌ها، بازشوها، نیازها و زیرساخت‌های عمومی و ...» که بر پایه‌ی اندازه‌ها و آیین‌نامه‌های خودروهای سواری استوار بود، کاربرد یافت. در همان دهه (۷۰) جای دیگری که اکنون «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» نامیده می‌شود با پهناوری بیشتر، کمی آن‌سوتر و در ۵ کیلومتر ۵ جاده قدیم نیشابور آغاز به کار کرد که اگر به‌درستی راهبری می‌شد، جابجایی حرفه‌های پیش‌گفته سرانجامی بهتر و گزیده می‌یافت و به این هم‌سنجی هرگز نیاز نمی‌شد.

گذشته‌نگاری، نشانه‌روی این نوشتار نیست؛ پس با رویکرد آینده‌نگر به هم‌سنجی و توان‌های نهفته‌ی هر دو زمینه پرداخته می‌شود. «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» دیگر بار از نیمه‌ی سال ۱۳۹۷ جان دوباره‌ای گرفت و با بازطراحی نقشه‌های اجرایی و بایستگی‌های روزآمد شده‌ی طراحی، کارهای آماده‌سازی برای جاگیری حرفه‌های هم‌پیوند با خودروهای سنگین و سبک، آغاز گردید.

شهرک صنعتی طرق

مجموعه‌ی صنفی کارگاهی طرق (موسوم به شهرک صنعتی طرق) که بر پایه‌ی «طرح تفصیلی ناحیه ۵ و ۶ مهرآزان» برای ساماندهی مشاغل «غیر مزاحم» و بر پایه‌ی «طرح جامع شهر مشهد» برای جابجایی و برپایی «صنایع گروه الف» ویژه شده است؛ در مساحتی نزدیک به ۳۰ هکتار طراحی شده بود (شکل ۱) که الگوی قطعه‌بندی، تفکیکی، ضوابط و کاربری‌های مجاز آن در سامانه‌ی یکپارچه کنونی شهرداری مشهد نشان داده شده است.



شکل ۱: شهرک صنعتی طرق از دید طرح تفصیلی و هدف جابجایی مشاغل غیر مزاحم

بر پایه‌ی طرح تفصیلی یادشده که در سامانه‌ی یکپارچه هم دست‌یافتنی است، کمینه‌ی تفکیک هر قطعه و ویژه‌ی یک کاربرد یا حرفه، ۵۰۰ مترمربع است ولی کمینه‌ی تفکیک انجام‌شده، اکنون ۲۰۰ متر است. باگذشت زمان و جابجایی برخی از مشاغل هم‌پيوند با خودروهای راه‌سازی و سنگین (شاید در آن زمان چاره‌ی دیگری برای جابجایی این‌گونه حرفه‌ها، نبوده است)، هدف «استقرار مشاغل غیر مزاحم» از چشم افتاد و رفته‌رفته بر «شدت کاربرد زمین» یا «شدت استفاده از زمین» افزوده شد و «الگوی توده‌گذاری» و «سطح اشغال» از هدف نخستین طراحی که توده‌گذاری را با ۵ متر فاصله از همسایگان، سطح اشغال را ۳۵ درصد مساحت قطعه و تراکم ساختمانی را ۵۰ درصد مساحت قطعه می‌داند به‌شدت دور گشت. این دگرگونی‌های آن‌چنان دامنه‌دار است که در بیشتر قطعات که هر کدام برای یک حرفه ویژه شده بود، چند حرفه با بازشو از خیابان شکل گرفت و «توده‌های ساختمانی» با الگوی تفکیکی همانند کاربری «تجاری خطی» به واحدهای صنفی خرد تقسیم شد. با این دگرگونی دروازه‌ی ورودی قطعات به ۴ تا ۵ متر کاهش یافت که در شکل ۲ به‌روشنی دیده می‌شود. دهنه یا بر بیشتر قطعات ۱۲ متر است.

برای ۲



شکل ۲: نمونه‌ای از توده‌گذاری، تفکیک و بازشوی قطعات شهرک صنعتی طرق



شکل ۳: برخی از پیامدهای کاهش دروازه ورودی و شدت کاربرد زمین (شهرک صنعتی طرق)

شکل ۳ خیابان ۳۰ متری اصلی (کارآفرین) شهرک یادشده را برای تحلیل تأثیر شدت کاربرد زمین نشان می‌دهد. این خیابان با پیاده‌رو به پهنای ۴ متر (سطح آزاد پیاده‌رو و باغچه) در هر سوی گذرگاه، دارای کف آسفالت‌سواره‌رو به پهنای ۲۲ متر است. زمان تصویربرداری، خلوت‌ترین زمان را نشان می‌دهد تا چگونگی خط پارکینگ حاشیه‌ی خیابان (۲,۵ متر در هر سوی خیابان) که امروزه در شمار محوطه‌ی

تعمیرگاهی و پارکینگ قرار گرفته، سطح پیاده‌رو که به پارکینگ خودروهای سواری حرفه‌مندان واحدهای صنعتی تبدیل شده و چگونگی ورود و خروج خودروهای سنگین به درون قطعات را روشن نماید. آن‌گونه که در شکل ۳ دیده می‌شود، کامیون تک‌محور که طول آن کمتر از ۹ متر است برای ورود به قطعه ناچار به انحراف به چپ و اشغال خط سبقت مسیر روبرو است (دور یک فرمانه). اگر این خودرو، خودرویی با طول ۱۲ متر و بیشتر باشد، برای ورود به قطعه (با دروازه ۵ متری) ناچار به انجام مانور چند فرمانه و راه‌بندان خواهد بود؛ موضوعی که در بیشتر ساعات میانه‌ی روز در شهرک رخ می‌دهد و یکی از چالش‌های دشوار را نمایندگی می‌کند. شکل ۴ همین خیابان را در وضعیت میانگین و شکل ۵ وضعیت آن را در حالت اوج نشان (ساعت ۱۰ بامداد) می‌دهد.

برگ | ۳



شکل ۴: خیابان ۳۰ متری اصلی شهرک در حالت عادی



شکل ۵: خیابان ۳۰ متری اصلی شهرک در حالت راه‌بندان

آن‌گونه که در شکل‌های بالا دیده می‌شود، پررنگ‌ترین عامل‌های راه‌بندان، پارک خودروهای سواری حرفه‌مندان و مراجعه‌کنندگان، پارک خودروهایی نیازمند تعمیر در بر خیابان، جادار نبودن و هم‌اندازه نبودن درگاه ورودی قطعات و وجود مغازه‌های ریزدانه تعمیرگاهی (بازتفکیک قطعه‌ها) است.

گذشته از خیابان یادشده، بیشتر خیابان‌های شهرک با پهنای ۲۰ متر دارای پیاده‌رو به پهنای ۲,۵ تا ۳ متر در هر دو سوی گذرگاه و سواره‌رو به پهنای ۱۳ تا ۱۵ متر است. در این دسته از خیابان‌ها نیز همان نارسایی‌ها دیده می‌شود. به سخن دیگر؛ در پهنه‌ی طراحی‌شده شهرک،

قطعات در گذشت زمان بازتفکیک شده‌اند (چه رسمی و چه عرفی) و در بیشتر قطعات، در هر قطعه دو دربند مغازه و یک ورودی گاراژی (۴ تا ۵ متر) دیده می‌شود.

شاید بازتفکیک یادشده از آن‌رو رخ داده که برخی از تخصص‌ها هم‌نیاز هم هستند و در طراحی قطعات نادیده انگاشته شده است. حرفه‌مندان با این گمان که «شهرک سرانجام به تخصص‌های خودرویی سبک می‌رسد و بازتفکیک‌ها در آن زمان چالشی در پی ندارد»، نیازهای آنی خود را با جابجایی توده‌های ساختمانی به بر خیابان‌ها، کاستن از پهنای دروازه‌ی ورودی قطعه، توسعه‌ی بنا در درون قطعه و ساخت واحدهای شبه‌تجاری برآورده نموده‌اند. اگر این دگرگونی‌ها در شمار اندکی رخ می‌داد، می‌شد از آن چشم پوشید ولی اکنون گستردگی بازتفکیک و دور شدن از شناسه‌های پایه آن چنان است که هم بر درآمد حرفه‌مندان خودروهای سنگین (کمابیش همه‌ی حرفه‌های شهرک در شمار خدمات خودروهای سنگین جای دارند) سایه انداخته و هم ناخرسندی نیازمندان به این خدمات را به گونه‌ای روزافزون افزایش می‌دهد. از سوی دیگر بافت شهری شهرک که روزگاری با طرحی ویژه می‌خواست یکی از نشانگرهای کلان‌شهر مشهد باشد، رو به سوی فروکاستگی، درهمی ترافیک سبک (خودروهای سواری پیشه‌وران) و سنگین، دیدانداز کوتاه‌مدت و بی‌نیازی به بازسازی و نوسازی، منظر شهری نازیبا، گسترش اندام‌وار و بی‌برنامه به زمین‌های فضای سبز پیرامون و از کار انداختن دیگر کاربری‌های پیرامون (صنایع تبدیلی کشاورزی، صنایع دارویی محدوده دارو پخش، بافت روستایی طرق و رباط طرق و کارکردهای شهری محدوده خیابان ابریشم) گذاشته است. یکی از پیامدهای گسترش مشاغل سنگین در این شهرک، افزایش آلاینده‌ها در محدوده جنوب شرقی شهر مشهد و در مسیر دالان وزش بادهای موسمی شهر (بین دو ناهمواری جنوب و شمال مشهد) است و دیگری؛ افزایش شدید بار ترافیکی برآمده از دورزدن خودروهای سنگین در محل دوربرگردان جاده قدیم نیشابور و پیامدهای آن.

مجتمع مشاغل خودرویی مشهد

کمی دورتر از موقعیت مکانی «مجموعه صنفی کارگاهی طرق» که بعدها به «شهرک صنعتی طرق» زبازند شد، در کیلومتر ۵ جاده قدیم نیشابور (ترتیب حیدریه)، روبروی ضلع جنوبی «کارخانه کمپست» که بیرون از دالان وزش بادهای موسمی شهر مشهد و بیرون از محدوده و حریم شهر مشهد است، یک قواره زمین به مساحت ۱۵۷ هکتار از زمین‌های پهنه‌ی تقسیمات کشوری دهستان سرجام برای ساماندهی حرفه‌های آلاینده و مزاحم شهری به‌ویژه مشاغل خودرویی سنگین کلان‌شهر مشهد، پیشنهاد، طراحی و پس از دریافت پروانه از دفتر فنی استانداری، در دستور ساخت قرار گرفت (با تصویب طرح جامع مشهد در سال ۱۳۹۵ این پهنه در محدوده‌ی تداخلی حریم شهر مشهد و محدوده تقسیماتی دهستان سرجام از بخش احمدآباد قرار گرفت). این پهنه به‌واسطه‌ی وجود زمین‌های منابع طبیعی از جنوب غرب امکان توسعه را نیز فراهم آورده است (شکل ۶). پرداختن به چرایی به‌درازا کشیدن ساخت این مجتمع نشانه‌روی این نوشتار نیست ولی یکی از بازدارنده‌های آن می‌تواند جابجایی این گونه حرفه‌ها از سطح شهر مشهد به شهرک صنعتی طرق باشد که هم بر کاهش ظرفیت ساماندهی مشاغل غیر مزاحم شهری و دور شدن از اهداف «طرح جامع» و «طرح تفصیلی» نقش‌اندازی دارد و هم بر بی‌میلی این گونه از حرفه‌مندان برای جابجا کردن شغل خود به «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد». با این همه؛ شماری از آنان، هم در شهرک صنعتی طرق فعال شده‌اند و هم با این آگاهی که آن پهنه ویژه‌ی مشاغل غیر مزاحم است، در مجتمع مشاغل خودرویی مشهد قطعه یا قطعاتی برای خود فراهم نموده و چشم‌به‌راه جابجایی (هرگاه که ناچار باشند یا انگیزاننده‌ی سزاواری از سوی راهبران شهری برای آنان فراهم گردد) هستند. اگرچه این جابجایی برای آنان و به گفته‌ی خودشان «فرصت» است (چراکه با منابع مالی برآمده از رهن ملک‌های سطح شهر یا شهرک خود، آنان می‌توانند هم از شلوغی، آلودگی و ... دور شوند و هم در قطعه‌ای دست‌به‌کار شوند که دارای فضای کار گسترده و دور از نارسایی‌های گذشته است) ولی نگران نمایشی بودن «تصمیم ساماندهی از سوی برنامه‌ریزان و راهبران شهری» و از دست دادن مشتریان خود نیز هستند (اگر فقط من جابجا شوم، کل مشتری‌ها و بازار کارم را از دست می‌دهم، آنگاه باید کل تجربه ۳۰ ساله‌ام را بزارم کنار و اجاره بگیر شوم. این در مرام ما نیست).

پهنه‌ی زمین‌های «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» (۱۵۷ هکتار کنونی و ۱۲۰ هکتار توسعه‌ی آینده، چنانچه نیاز باشد) که در پهنه‌ی مطالعه شده‌ی خاک‌شناسی مشهد قرار دارد، دارای خاک سطحی شنی (شکل ۷) و از نظر کشاورزی ارزشمند نیست. از آنجا که پیش‌تر در این محدوده کارگاه شن شویی (کارخانه شن و ماسه یفرن توماس) دایر بوده، کاربری زمین ویژه‌ی مجتمع از همان زمان همخوانی بایسته برای برپایی این مجتمع (جابجایی مشاغل آلاینده) را داشته است.



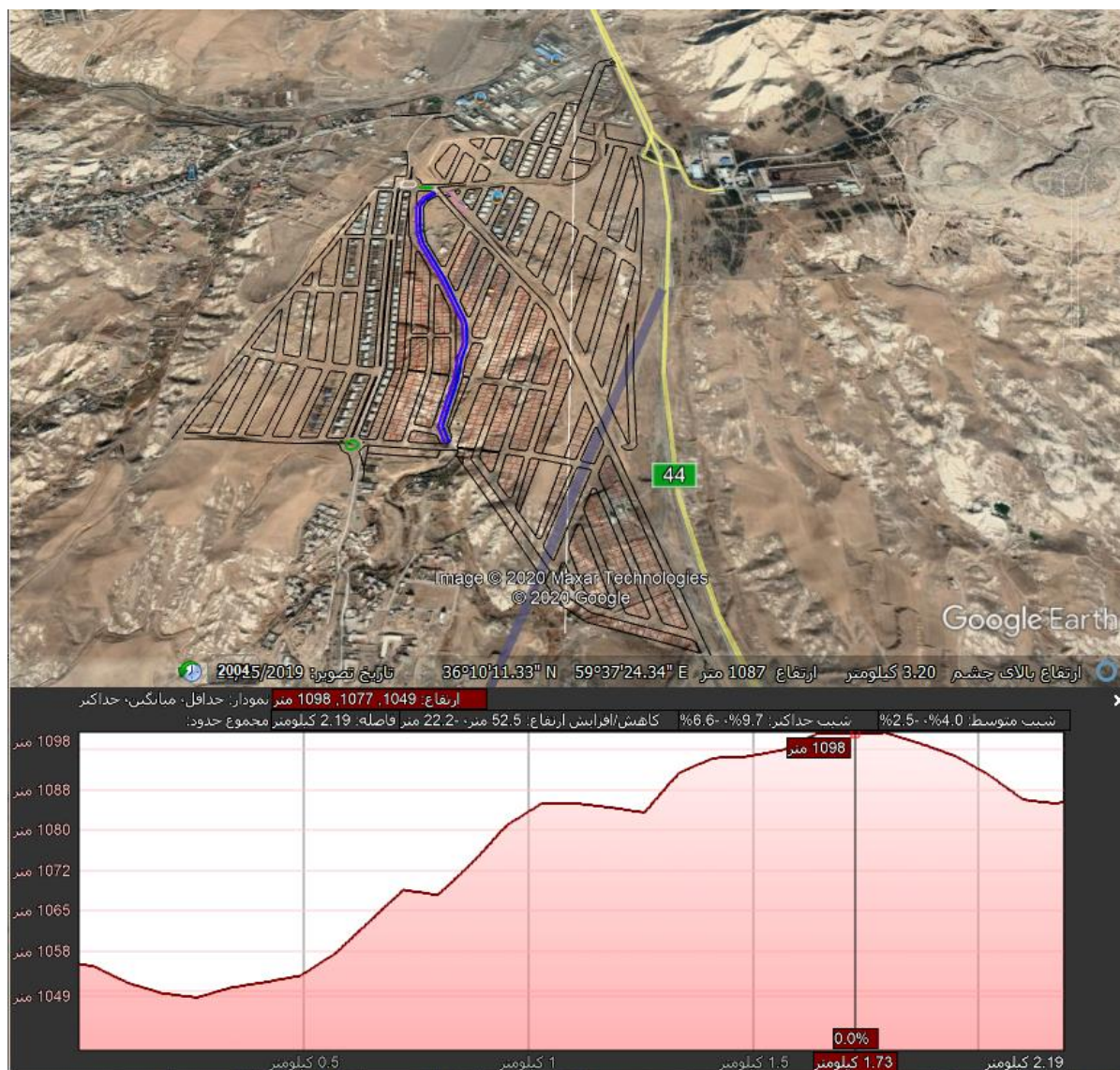
شکل ۶: موقعیت مکانی و ویژگی‌های جغرافیایی «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد»



شکل ۷: موقعیت مکانی و ویژگی‌های بستر زمین «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد»

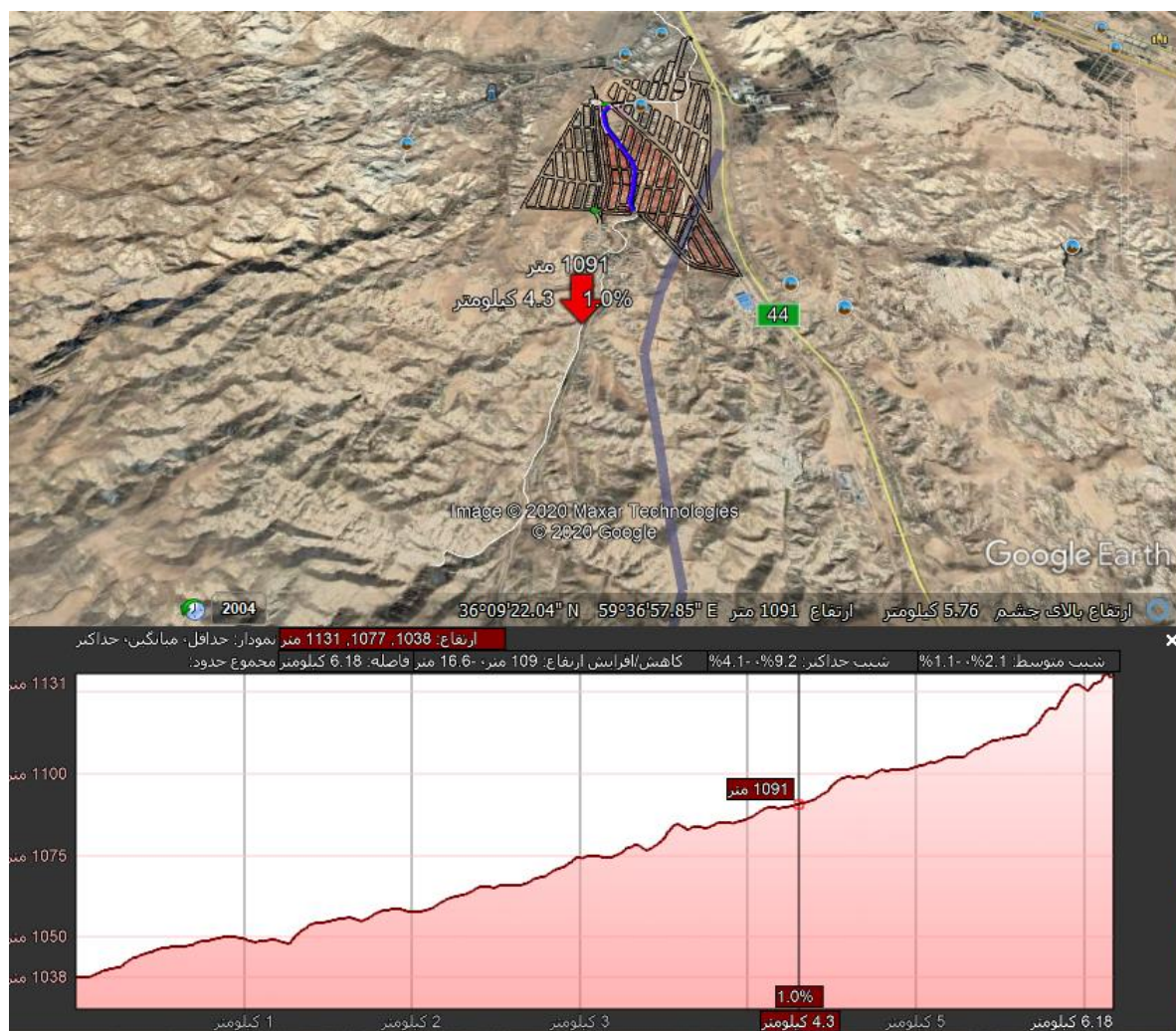
برآیند بررسی‌های میدانی تازه نیز نشان می‌دهد که بافت خاک زمین‌های مجتمع دربردارنده‌ی آمیخته‌ای از «خاک سطحی شنی، ماسه‌بادی و اندکی خاک رس» در پهنه‌ای نزدیک به ۹۵ هکتار و «خاک سطحی شنی، سخره‌های فرسوده‌ی هوازده و سنگ‌بستر نامرغوب گرانیتی» در پهنه‌ای نزدیک به ۶۰ هکتار است. در بافت توسعه‌ی آینده نیز چگونگی خاک سطحی همانند نمونه‌ی گفته‌شده است. میانگین شیب زمین‌های «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» (شکل ۸) بین ۲,۵ تا ۴ درصد؛ بیشینه‌ی شیب ۹,۷ درصد است که برای هماهنگی با سرشت زمین و بهره‌برداری بیشینه از چگونگی بستر، در بازنگری نقشه‌های اجرایی و سوگیری خیابان‌ها، پرداختن به نقش آن چشم‌گیر شده است. در بازنگری، طراحی خیابان‌ها در بخش‌هایی که دارای بیشینه‌ی شیب بوده است به گونه‌ی پلکانی و با بیشینه شیب ۶ درصد (کمتر از شیب مجاز رمپ برای رفت و شد صندلی چرخ‌دار) سرانجام یافته است. شیب طولی خیابان‌های انشعابی بین ۱ تا ۳,۵ درصد پیش‌بینی شده است که از زمان آغاز دوباره‌ی ساخت‌وساز مجتمع (مهر ۹۷) تاکنون، ۶ خیابان انشعابی در بخش «شیب بیشینه‌ی زمین» اجرا شده است.

برگه | ۶



شکل ۸: نمودار شیب زمین در «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد»

شیب عمومی بسیار اندک کف رودخانه‌ی فصلی (۰,۵ درصد در محدوده پروژه و میانگین بین ۱,۱ تا ۲,۱ درصد در حوزه‌ی آبریز پروژه) گذرا از میانه مجتمع (شکل ۹) و حوزه‌ی آبریز تاندازه‌ای کم دامنه در بالادست پروژه، پهنه‌ی زمین‌های مجتمع را دور از خطر سیل نشان می‌دهد و بارندگی‌های سال ۹۷ و ۹۸ (رکورددار بارندگی‌های چند دهه‌ی گذشته) نیز سیل گیر نبودن زمین‌های مجتمع را نشان داد. گذشته از مخاطرات سیل، رودخانه یادشده در پهنه‌ی زمین‌های مجتمع به پهنای بستر ۷ متر (۱ متر بیشتر از نقشه‌ی مصوب) دیوار سازی می‌شود و در دو سوی آن دو گذرگاه (دست‌کم ۱۲ متر) ساخته خواهد شد.



شکل ۸: نمودار شیب رودخانه فصلی گذرا از زمین‌های «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد»

چرایی برنامه‌ریزی ساخت «شهرک صنعتی طرق» و «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد»

برنامه‌ریزی برای ساخت مجموعه‌های ساماندهی مشاغل مزاحم (از هرگونه که باشد: برساننده بار ترافیکی فزونی یابنده؛ آلاینده‌ی هوا، خاک، صدا و کوبش؛ ناسازگاری در همسایگی با بافت‌های شهری؛ به‌هم‌ریختگی و نازیبایی بافت، سیما و منظر شهری، آمیختگی کارکردی و گسست اجتماعی فرهنگی و ...) از دیرباز یکی از هدف‌های برنامه‌ریزی شهری و دست‌اندرکاران سامانه‌های راهبری و سیاست‌گذار بوده (شکل ۹) و امروزه نقش پررنگی و برجسته‌شده‌ی آن در چالش‌هایی چون «آلودگی هوای شهرها» (به‌شماره‌ی روزهای پاک شهر مشهد نگاهی بیندازید) به‌روشنی دیده می‌شود. در آغاز دهه‌ی ۷۰ شمسی و پس از گذار از دوران «دفاع مقدس»، رفته‌رفته چالش‌هایی که در آن دوران برجستگی کمتری داشت، بسته به برجستگی و نیاز به پاسخگویی، در دستورکار قرار گرفت؛ یکی از آن میان «ساماندهی مشاغل مزاحم شهری» بود که اکنون «ساماندهی مشاغل آلاینده و ناسازگار شهری» نامیده می‌شود. «ازآنجا که شهر بیشترین مکان استقرار جمعیت کشور است و بخش اعظم صنایع، مشاغل و فعالیت‌های مهم اقتصادی و صنفی در آن‌ها استقرار دارند، لازم است مدیریت شهری به این‌گونه فعالیت‌ها نگاه ویژه‌ای داشته باشد» (رمضانعلی، فتاح و سلطانی، فاطمه، ۱۳۹۰).^۱ قانون‌گذار برای فراهم‌سازی امکان ساماندهی صنایع و مشاغل شهر که بسیاری از چالش‌های شهری را چاره‌ساز است، ابزار مناسب را در چارچوب بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها فراهم آورده است. «در بند ۲۰ این ماده صراحتاً موضوع آلودگی‌ها، مزاحمت‌ها و لزوم سامان‌بخشی به وضع صنایع و مشاغل ذکر شده و راهکارهای لازم

۱. رمضانعلی، فتاح و سلطانی، فاطمه، ۱۳۹۰). ساماندهی صنایع و صنوف در شهرها. تهران. انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

ارائه گردید. برنامه‌های توسعه ۵ ساله ... یکی از اهرم‌هایی بود که علاوه بر قانون شهرداری‌ها در موضوع ضرورت ساماندهی صنایع و مشاغل در شهرهای کشور به آن اتکا می‌شد» (رمضانعلی و سلطانی، ۱۳۹۰).



شکل ۹: اهمیت و ضرورت ساماندهی (رمضانعلی و سلطانی، ۱۳۹۰)

جدول ۱ برخی از کارهای انجام‌شده و در دست انجام در زمینه‌ی ساماندهی در شهر مشهد را تا سال ۱۳۹۰ نشان می‌دهد. آن گونه که دیده می‌شود، شماری از مشاغل تعمیرگاهی خودروهای سنگین در جاده قدیم نیشابور و در همسایگی پادگان قدس سامانده شده است. اگرچه رمضانعلی در سال ۱۳۹۰ جدول یادشده را گزارش نموده ولی «شهرک صنعتی طرق» و «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» با ظرفیت بسیار بیشتر از مجموع واحدهای جدول یادشده، گزارش نشده است.

جدول ۱: مجتمع‌های ساماندهی شهر مشهد تا سال ۹۰ (رمضانعلی و سلطانی، ۱۳۹۰)

نوع مجتمع	نام مجتمع	تعداد واحد پیش‌بینی شده	وضعیت	نشانی
صنعتی - صنعتی	ثامن ۱	۱۷۸	در حال بهره‌برداری	بزرگراه همت - ۷۵ متری رضوی
	ثامن ۲	۱۲۰		
	ثامن ۳	۱۶۰	آماده‌سازی	۸ کیلومتری جاده کلات باهدف انتقال آبکاران و فلز تراشان
	البرز ۱	۴۲۰	آماده‌سازی	
تعمیرگاهی خدمات خودروهای سبک	سامان ۱	۹۶	در حال بهره‌برداری	انتهای خ شهید مفتح
	سامان ۲	۴۶	در حال بهره‌برداری	انتهای خ شهید مفتح
	سامان ۳	۶۴	در حال بهره‌برداری	خیابان عامل نبش حجت
تعمیرگاهی خودروهای سنگین	قدس	۳۰۰	در حال بهره‌برداری	جاده قدیم نیشابور
مجتمع انبارها انتقال انبارهای ضایعات آهن	پردیس رسالت	۱۹	در حال بهره‌برداری	بزرگراه خاتم خیابان پردیس سه‌راه دانش

هم‌سنجی ویژگی‌های کالبدی «شهرک صنعتی طرق» و «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد»

گذشته از شناسه‌های شناخت‌شناسی گفته‌شده، دو مجموعه‌ی «شهرک صنعتی طرق» و «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» دارای ویژگی‌هایی هستند که کارایی آینده‌ی آن‌ها را نمایان‌تر می‌کند. یادآور می‌شود که این گزارش برای شناخت ظرفیت‌های نهفته هر دو مجموعه فراهم‌شده و می‌تواند راهنمایی برای «آزادسازی ظرفیت‌های اشغال‌شده توسط کارکردهای ناسازگار در شهرک صنعتی طرق و بازتوزیع آن‌ها برای کارکردها سازگار شود».

جدول ۲: هم‌سنجی ویژگی‌های کالبدی «شهرک صنعتی طرق» و «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد»

شناسه	شهرک صنعتی طرق			مجتمع مشاغل خودرویی مشهد		
	پهنا	درازا	سازگار با فعالیت‌های:	پهنا	درازا	سازگار با فعالیت‌های:
قواره بندی	۱۲	۲۵	سبک	۱۶	۲۵	سبک و سنگین
	۱۲	۳۰	سبک	۳۲	۲۵	گاراژی کوچک (سبک و سنگین)
	۱۲	۳۵	سبک	۶۴	۲۵	گاراژی بزرگ (سبک و سنگین)
	۱۲	۵۰	سبک	۱۶	۵۰	دو ممر (سبک و سنگین)
	۲۴	۵۰	دو ممر (سبک و سنگین)	۳۲	۵۰	دو ممر (سبک و سنگین)
الگوی قطعه‌بندی						
توده‌گذاری	متغیر مانند شکل بالا			دست‌کم بافاصله دو متر از بر خیابان		
سطح اشغال	مجاز: ۳۵ درصد. ساخته‌شده: تا ۱۰۰ درصد			۲۵ درصد		
تراکم ساختمانی	مجاز: ۵۰ درصد ساخته‌شده: تا ۲۰۰ درصد			۲۵ تا ۴۰ درصد (تا ۱۵ درصد بالکن و خدمات)		
ورودی قطعه	متغیر. در بیشتر موارد: بین ۴ تا ۵ متر			بسته به نیاز. بین ۶ تا ۱۲ متر		
تعداد واحد با بازشو از خیابان	۱. ورودی اصلی قطعه ۲. بین ۱ تا چند دهانه واحدهای کوچک (مانند شکل بالا)			فقط ورودی قطعه		
تعداد واحد کسبی هر قطعه	مجاز: ۱ واحد ساخته‌شده: ۱ تا ۳ واحد در قطعه‌های ۳۵۰ متری و با تعداد واحد بیشتر در قطعات بزرگ‌تر			۱ تا ۳ واحد کسبی با استفاده مشترک از سالن و محوطه در قطعات ۴۰۰ متری. بیشتر از ۳ واحد با استفاده مشترک از محوطه در قطعات گاراژی		
کمینه تفکیک کاربری کارگاهی	مجاز: ۵۰۰ مترمربع. تفکیک‌شده: ۲۰۰ مترمربع			۲۰۰ مترمربع برای مشاغل سبک ۴۰۰ مترمربع برای مشاغل سنگین		
مالکیت	موقوفه آستان قدس رضوی			ملکی ۴۴ هکتار و منابع ۱۱۳ هکتار با واگذاری قطعی پس از دریافت پایانکار (مانند زمین‌های شهری)		
مساحت	۳۰ هکتار			۱۵۷ هکتار		
توسعه‌ی آینده	اجراشده: ۲۰ هکتار در کاربری صنایع تبدیلی کشاورزی امکان توسعه: ۵۰ هکتار در جنوب سایت، دارای کاربری فضای سبز حریم رودخانه طرق که اکنون به‌صورت «خودجوش» در دست بهره‌برداری است.			۱۲۰ هکتار از زمین‌های منابع در جنوب غربی سایت		
موقعیت مکانی	در محدوده قانونی شهر مشهد			بیرون از محدوده قانونی شهر مشهد بافاصله ۳ کیلومتر		
دسترسی	جاده قدیم نیشابور و کنارگذر آزادراه شهید شوشتری			جاده قدیم نیشابور، ۴۵ متری ورودی روستای ده‌غیبی، آزادراه در دست ساخت حرم تا حرم		
هم‌جواری	زائرسرای آستان قدس، روستای طرق و ایوان طرق			زمین‌های منابع طبیعی، روستای بش ساروق، کمپست		

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری:

آن‌گونه که گفته شد، هدف از برپایی «شهرک صنعتی طرق» ساماندهی و جابجایی شماری از «مشاغل غیر مزاحم» و «صنایع گروه الف محیط‌زیست» بود که شیوه‌ی قواره بندی، توده‌گذاری، اندازه سطح اشغال، تراکم و ... نیز بر آن پایه سرانجام یافته است. یکی از حرفه‌های صنفی که با آن هدف سازگاری داشته و در شمار اولویت‌های مدیریت شهری جای گرفته بود، جابجایی «مشاغل خودرویی سبک» از «کنار خیابان‌های شهری» بود که طراحی شهرک یادشده را پی‌افکنند. اکنون که باگذشت زمان بجای «مشاغل خدمات خودرویی سبک»، «مشاغل خدمات خودرویی سنگین» در آن جای گرفته است، نارسایی‌ها و ناسازگاری‌های بسیاری نمایان شده که به بخشی از آن‌ها پرداخته شد. در مقابل؛ هدف از برپایی «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» که نزد مدیران شهری به «مجتمع بساروج» مشهور است، ساماندهی «مشاغل آلاینده» و «مشاغل خودرویی سنگین و سبک» است که در کیلومتر ۵ جاده قدیم نیشابور در دست اجرا است. ظرفیت این مجتمع بر اساس پروانه ساختمانی، ۱۹۲۰ قطعه ۴۰۰ متری است که می‌تواند بخش بزرگی از «مشاغل خودرویی سنگین» را پذیرا باشد. از میان حرفه‌مندان این‌گونه مشاغل که نزدیک ۲۵۰۰ تن از آنان عضو «اتحادیه خدمات موتوری مشهد» هستند، شماری در «شهرک صنعتی طرق» فعال شده‌اند که تعدادی از آن‌ها در «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» نیز دارای قطعه یا قطعاتی هستند. جابجایی این دسته از حرفه‌مندان به «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» می‌تواند زمینه‌ی پذیرش شماری از «مشاغل خودرویی سبک» در شهرک صنعتی طرق گردیده که با تغییر زمینه‌ی شغلی به خودروهای سبک، پیامد آن کاهش ناکارایی‌ها و نارسایی‌های کنونی و هم‌راستا شدن با اهداف طرح‌های توسعه‌ی شهری است. از سویی جابجایی عزتمند مشاغل نیاز به مشوق‌هایی دارد که ابزاری دست مدیران شهری بوده و هست. گذشته از گونه‌بندی مشوق‌ها که پرداختن به آن‌ها در این گزارش نمی‌گنجد؛ می‌توان با رویکرد «اصلاحی» بازتفکیک‌های انجام‌گرفته در قطعات «شهرک صنعتی طرق» را بسته به کاربری‌های سازگار با اندازه و مقیاس واحدهای صنفی تازه، به رسمیت شناخت و از این راه، هم انگیزه‌ی بایسته را برای جابجایی فراهم کرد و هم تاندازه‌ای از درآمدهای برآمده از بازتفکیک و تراکم، اولویت‌های دیگر را پیگیری کرد. بدین ترتیب از میزان «فشار توسعه به سمت زمین‌های فضای سبز و کشاورزی» و «شدت کاربرد زمین» کاسته خواهد شد و امکان زیباسازی و نوسازی بدنه‌های فعال شهری نیز فراهم می‌گردد.

کوتاه‌سخن اینکه «شهرک صنعتی طرق» مناسب فعالیت‌های صنفی سبک است و در مقابل «مجتمع مشاغل خودرویی مشهد» برخوردار از ویژگی‌های بایسته برای ساماندهی برخی مشاغل آلاینده و فعالیت‌های تولیدی و صنفی سنگین.