

# راه‌های روستایی در کشور

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی  
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰  
شماره مسلسل: ۱۴۰۰۲  
آبان‌ماه ۱۳۹۳

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱.....	چکیده.....
۲.....	مقدمه.....
۳.....	۱. راه‌های روستایی موجود.....
۵.....	۲. نگهداری راه‌های روستایی.....
۷.....	۳. راه‌های روستایی مورد نیاز.....
۹.....	۴. تردد و جابه‌جایی.....
۱۰.....	نتیجه‌گیری.....
۱۱.....	منابع و مآخذ.....



## راه‌های روستایی در کشور

### چکیده

- طول راه‌های روستایی کشور معادل ۱۳۰ هزار کیلومتر است که ۱۰۳ هزار کیلومتر یا ۷۹ درصد آن با رویه آسفالت است.
- وزارت راه و شهرسازی هم‌اکنون احداث راه روستایی با عرض ۷ متر یعنی عرضی معادل راه فرعی را در دستور کار قرار داده است.
- در بحث راه‌های روستایی، آسفالت‌شدن رویه راه و تأمین راه روستایی با رویه آسفالت‌ه بیشتر مورد تأکید قرار دارد در صورتی که اولویت ارتباط‌دهی و وجود محدودیت منابع مالی ایجاب می‌کند تا هم راه خاکی و هم راه‌های شوسه و آسفالت‌ه توأمأ در برنامه راه‌های روستایی مورد توجه قرار گیرد.
- نگهداری راه‌های روستایی از جایگاه مناسب در برنامه راه‌های روستایی برخوردار نبوده و عدم نگهداری مناسب و سالیانه راه‌های روستایی موجب شده تا هم‌اکنون بیش از ۵۴ هزار کیلومتر از راه‌های روستایی با رویه آسفالت‌ه طول عمری بیش از ۱۰ سال داشته باشند.
- این طول عمر راه‌های موجود روستایی با روکش آسفالت‌ه زمانی مطرح می‌شود که متوسط عمر مفید راه‌های روستایی ساخته شده با رویه آسفالت‌ه تا ۱۰ سال پیش‌بینی می‌گردد.
- راه‌های روستایی مورد نیاز در افق ۱۴۰۴ معادل ۱۷۳ هزار کیلومتر پیش‌بینی شده که با وجود ۱۳۰ هزار کیلومتر راه روستایی موجود و در دست بهره‌برداری برای تحقق هدف

در افق ۱۴۰۴ به احداث ۴۳ هزار کیلومتر راه روستایی جدید نیاز خواهد بود. - در حمل‌ونقل مسافر در راه‌های روستایی کشور هم‌اکنون حدود ۱۴ هزار مینی‌بوس امر جابه‌جایی را برعهده دارند. نبود انگیزه در بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در تأمین وسیله نقلیه مسافری (مینی‌بوس) مورد نیاز حمل‌ونقل روستایی ایجاب می‌کند تا تسهیلات تأمین شده جهت سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل جاده‌ای (برون‌شهری) به سرمایه‌گذاران در خرید مینی‌بوس و راه‌اندازی حمل‌ونقل روستایی، تسری پیدا کند.

### مقدمه

توسعه و گسترش زیربناهای حمل‌ونقل از جمله ضرورت‌ها در طی مراحل توسعه اقتصادی به شمار می‌رود. در مبحث زیربناهای حمل‌ونقل، راه جایگاه بسیار بالایی دارد زیرا علاوه بر ارتباط‌دهی و امکان خدمت‌رسانی دولت به مراکز جمعیتی، بیشترین میزان جابه‌جایی‌ها را بین شاخه‌های مختلف حمل‌ونقل نیز برعهده دارد. راه مشتمل بر آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی، فرعی و روستایی است که متناسب با وضعیت اقتصادی و نیازهای حمل‌ونقلی احداث و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند. در این گزارش وضعیت راه‌های روستایی کشور مورد بررسی قرار گرفته است. راه‌هایی که در توسعه روستایی، خدمت‌رسانی به روستا، بهبود و ارتقای سطح مالی و معیشتی روستائیان و جلوگیری از مهاجرت روستائیان و ترک روستا در قالب اقدامات مناسب و پیشگیرانه دولت نقش مهمی برعهده دارد.



## ۱. راه‌های روستایی موجود

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که طول راه‌های روستایی ساخته شده و در دست بهره‌برداری کشور معادل ۱۳۰ هزار کیلومتر است که ۱۰۳ هزار کیلومتر یا ۷۹ درصد آن با رویه آسفالت است. اگرچه راه متناسب با وضعیت اقتصادی و نیازهای حمل‌ونقلی ساخته می‌شود ولی در ارتباط با روستاها، صرف ارتباط‌دهی مراکز جمعیتی و امکان خدمت‌رسانی به این مراکز و نیز حضور دولت، ساخت و احداث راه روستایی را توجیه می‌کند. از آنجا که مشخصات فنی راه‌ها با میزان ترافیک عبوری رابطه مستقیم دارد به‌خاطر اندک بودن میزان تردد، راه روستایی معمولاً با رعایت حداقل مشخصات فنی ساخته می‌شود. در رده‌بندی انواع راه‌ها نیز راه روستایی در مرتبه آخر قرار دارد. در همین رابطه به‌منظور ایجاد بستر عبوری در مواردی راه مال‌رو موجود تسطیح و تعریض می‌گردد و یا راه مال‌رو موجود با حداقل اصلاح مسیر به راه شوسه تبدیل و یا راه مال‌رو موجود با انجام اصلاح مسیر و رعایت مشخصات فنی به راه آسفالت تبدیل می‌گردد. نکته مهم در احداث راه روستایی، عرض این نوع راه است. در مصوبات شورای عالی فنی وزارت راه و ترابری سابق، عرض راه روستایی ۵/۵ متر دیده شده است در صورتی که وزارت راه و شهرسازی هم‌اکنون راه‌های روستایی را با عرض ۷ متر یعنی عرض راه فرعی احداث می‌کند. به‌عبارت دیگر وزارت مذکور در احداث راه‌های روستایی، راه با مشخصات راه فرعی را در دستور کار خود قرار داده است.<sup>۱</sup> مشخص است که قیمت تمام شده یک کیلومتر راه فرعی (که مشخصات فنی خود را دارد و از مشخصات فنی راه

۱. وزارت راه و شهرسازی، معاونت راه‌های روستایی، جلسه سه‌شنبه ۱۳۹۳/۸/۶.

روستایی بالاتر است) از قیمت تمام شده یک کیلومتر راه روستایی بیشتر است و با رعایت مشخصات فنی راه فرعی در احداث راه روستایی، منابع مالی بیشتری صرف احداث هر کیلومتر راه روستایی می‌شود. در صورتی که محدودیت منابع مالی ایجاد می‌کند تا شیوه اجرای مرحله‌ای مورد توجه قرار گیرد و با به‌وجود آمدن امکان ارتباط مراکز جمعیتی از طریق راه روستایی، در مراحل بعدی و به‌موازات توسعه روستا، راه روستایی موجود ارتقای سطح پیدا کند و به راه فرعی (و در مراحل بعدی به راه با درجه بالاتر) تبدیل گردد.

نکته مهم دیگر موضوع آسفالت‌ه بودن راه‌های روستایی است. در ارائه آمار راه‌های روستایی و نیز در درخواست‌های مقامات محلی برای احداث راه روستایی، آسفالت‌ه بودن آن مطرح و زمانی که از طول راه‌های روستایی کشور صحبت می‌شود بلافاصله به میزان و درصد آسفالت‌ه بودن آن از کل راه‌های روستایی در دست بهره‌برداری اشاره می‌گردد. همان‌طوری که قبلاً نیز اشاره شده نوع راه و نوع رویه آن به میزان تردد، حجم جابه‌جایی در آن و شرایط اقلیمی بستگی مستقیم دارد. در ارتباط با راه روستایی نیز همه انواع راه‌های روستایی شامل راه خاکی، راه شوسه و راه با رویه آسفالت می‌تواند در دستور کار قرار گیرد تا امکان برقراری ارتباط با همه مراکز جمعیتی سریعاً تأمین گردد. محدودیت منابع مالی اقتضا می‌کند که به تناسب توسعه روستا، تعداد خانوار ساکن و حجم جابه‌جایی‌ها نسبت به احداث راه روستایی با رویه آسفالت یا ارتقای سطح راه شوسه و خاکی موجود اقدام گردد و از به‌کارگیری نسخه‌ای واحد در این امر خودداری گردد. این امر نه تنها در هزینه احداث، بلکه در هزینه نگهداری راه‌های روستایی نیز تأثیر بسزایی دارد و می‌تواند به توزیع بهینه منابع در تحقق رسالت‌ها کمک کند.



## ۲. نگهداری راه‌های روستایی

با احداث راه، نگهداری آن در طول زمان بهره‌برداری به‌منظور تأخیر در استهلاک زودرس راه در دستور کار قرار می‌گیرد. راه نظیر همه زیربناها دارای طول عمر مفیدی است ضمن اینکه در همین طول عمر مفید نگهداری و حفظ سطح سرویس‌دهی آن در طول زمان بهره‌برداری مطرح و اعتبار لازم برای انجام این مأموریت در بودجه سالیانه دستگاه متولی پیش‌بینی و در طول سال مالی، هزینه می‌گردد. متوسط طول عمر مفید راه (انواع راه‌ها) تا ۲۰ سال نیز پیش‌بینی می‌شود ولی در شرایط موجود به‌خاطر کیفیت مواد و مصالح از جمله قیر مصرفی، نازل شدن سطح نظارت و طولانی شدن مدت اجرا که می‌تواند به جسم راه خسارت وارد کند، به‌خصوص زیرعبور قرار گرفتن راه قبل از اتمام و تحویل موقت و تحویل قطعی پروژه، این مدت کاهش پیدا کرده تا جایی که گفته می‌شود در سال‌های اولیه بعد از تحویل، راه در دست بهره‌برداری به مرمت، روکش و دیگر فعالیت‌های ترمیمی احتیاج پیدا می‌کند. در ارتباط با راه روستایی، عمر مفید راه‌های روستایی ساخته شده با رویه آسفالت تا ۱۰ سال برآورد می‌گردد. البته این عمر مفید زمانی است که نگهداری سالیانه راه هم انجام شده باشد. با این طول عمر مفید چنانچه وضعیت راه‌های روستایی ساخته شده با رویه آسفالت کشور از نظر بگذرد ملاحظه می‌شود بیش از ۵۰ درصد این راه‌ها (ساخته شده با رویه آسفالت) طول عمری بیش از ۱۰ سال دارند و در حال حاضر بیش از ۵۴ هزار کیلومتر از راه‌های ساخته شده با رویه آسفالت نیاز به روکش و بهسازی دارند.<sup>۱</sup> حال اگر به عملکرد وزارت راه و

۱. وزارت راه و شهرسازی، معاونت راه‌های روستایی، جلسه مورخ ۱۳۹۳/۸/۶.

شهرسازی در سال، در این زمینه، توجه گردد می‌توان دریافت چه طول زمانی برای روکش و بهسازی این میزان راه روستایی نیاز خواهد بود (حداقل ۲۰ سال). ضمن اینکه هر سال به طول راه‌های روستایی که نیاز به روکش و بهسازی دارند هم افزوده می‌گردد. این نیاز و ضرورت به انجام روکش و بهسازی در حالی مطرح است که در اعتبارات راه‌های روستایی، مبحث نگهداری جایگاهی مناسب پیدا نکرده و اعتبار لازم متناسب با امکانات اجرایی سالیانه بدین منظور پیش‌بینی نشده است. عدم پیش‌بینی اعتبار برای نگهداری و حفظ سطح سرویس راه‌های روستایی و طولانی‌تر شدن زمان رسیدگی، می‌تواند خسارت زیادی به جسم و رویه راه وارد کرده تا جایی که تجدید ساخت راه موجود را مطرح کند که با وجود محدودیت اعتبار و نیاز به عبور و مرور و ارتباط، هزینه اضافی به‌وجود می‌آورد. آنچه لازم است مورد تأکید قرار گیرد آن است که به‌موازات احداث راه روستایی و تحویل و بهره‌برداری از آن، نظیر سایر انواع راه‌ها، می‌بایست امکانات لازم از جمله اعتبار مناسب برای نگهداری آن پیش‌بینی و تأمین گردد و برنامه‌ریزی در قالب اعتبارات پیش‌بینی شده برای نگهداری راه‌های روستایی در دستور کار قرار گیرد.

در مبحث نگهداری راه‌ها از معیاری استفاده می‌شود. این معیار عبارت است از درصدی از ارزش حال راه که می‌بایست صرفه نگهداری سالیانه گردد. این معیار در سطح جهانی و در گزارش‌های بانک جهانی معادل یک درصد ارزش حال راه‌ها است. البته این یک درصد زمانی معتبر است که راه‌های در دست بهره‌برداری در طول سال، نگهداری و به موقع فعالیت‌های لازم در حفظ سطح سرویس راه انجام شده باشد. اما در کشور ما که نگهداری راه‌های روستایی به موقع و سالیانه انجام نشده و تأخیر در انجام



نگهداری سالیانه، هزینه اضافی به وجود آورده است این درصد بالاتر خواهد بود تا جایی که دستگاه اجرایی این درصد را تا ۴/۵ درصد ارزش حال راه‌های روستایی برآورد می‌کند. به هر حال نبود جایگاه مناسب امر نگهداری از راه‌های روستایی در برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی موجب شده تا به یکباره با ۵۴ هزار کیلومتر راه روستایی (با رویه آسفالت) با طول عمری بیش از ۱۰ سال مواجه گردیم. حفظ سرمایه‌گذاری انجام شده و تأمین تردد و ایمنی آن ایجاب می‌کند تا برنامه‌ریزی لازم جهت نگهداری راه‌های روستایی با اعتبارات مناسب در دستور کار قرار گیرد و در لایحه بودجه سال، از اعتبارات راه روستایی، سهم مناسبی به نگهداری آن اختصاص یابد. تأخیر در اقدام به امر نگهداری و تأمین اعتبار لازم ضمن وارد کردن خسارت به سرمایه‌گذاری انجام شده، مشکلات بهره‌برداری از راه‌های روستایی را در کشور دو چندان خواهد کرد.

### ۳. راه‌های روستایی مورد نیاز

راه‌های روستایی مورد نیاز با تعداد روستاها و آبادی‌ها و پراکندگی آنها در پهنه سرزمینی رابطه مستقیم دارد. در این رابطه به قرار اطلاع راه‌های روستایی مورد نیاز تا افق ۱۴۰۴ در وزارت راه و شهرسازی مورد بررسی و تأمین ۱۷۳ هزار کیلومتر راه روستایی تا افق مذکور مورد توافق قرار گرفته است. از آنجا که راه مورد نیاز شامل راه‌های روستایی موجود و راه‌های جدید است و تا پایان سال ۱۳۹۲ معادل ۱۳۰ هزار کیلومتر راه روستایی در کشور موجود و در دست بهره‌برداری بوده است. بنابراین در تأمین ۱۷۳ هزار کیلومتر راه روستایی مورد نیاز در افق مذکور نیاز به تأمین حدود ۴۳ هزار کیلومتر راه روستایی جدید خواهد بود. به منظور آشنایی با نحوه برخورداری

جمعیت ساکن روستایی از راه‌های روستایی لازم به یادآوری است که به تعداد ۶۶ هزار روستا و مراکز جمعیتی در کشور شناسایی شده که ۳۷ هزار آن از جمعیت بالای ۲۰ خانوار و بقیه از جمعیت کمتر از ۲۰ خانوار برخوردار هستند.<sup>۱</sup> در تأمین ۱۷۳ هزار کیلومتر راه روستایی مورد نیاز در افق ۱۴۰۴ این ۴۳ هزار کیلومتر راه روستایی جدید می‌بایست در برقراری ارتباط روستاهای بالای ۲۰ خانوار و روستاهای کمتر از ۲۰ خانوار احداث گردند. در این رابطه اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در برنامه‌ریزی احداث ۴۳ هزار کیلومتر راه روستایی جدید، معادل ۱۷ هزار کیلومتر آن برای ارتباط روستاها و مراکز جمعیتی بالای ۲۰ خانوار و ۲۶ هزار کیلومتر دیگر آن برای ارتباط روستاها و مراکز جمعیتی کمتر از ۲۰ خانوار در نظر گرفته شده است. در ارتباط با احداث راه‌های روستایی همچنانکه قبلاً از نظر گذشت احداث راه روستایی با مشخصات راه فرعی و با رویه آسفالت در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار دارد در صورتی که محدودیت منابع مالی ایجاب می‌کند تا از شیوه مرحله‌ای در احداث راه روستایی استفاده شود به طوری که با احداث راه روستایی با حداقل مشخصات فنی، ابتدا ارتباط برقرار سپس به موازات توسعه روستا و نیازهای حمل‌ونقلی نسبت به ارتقای سطح راه روستایی ساخته شده، اقدام گردد. در رابطه با محدودیت منابع مالی قابل ذکر است که کافی نبودن میزان اعتبار پیش‌بینی شده و مشکلات تخصیص آن موجب شده تا پایان نیمه اول سال ۱۳۹۳ وزارت راه و شهرسازی بیش از ۷۰۰۰ میلیارد ریال به پیمانکاران راه روستایی بدهی داشته باشد.

۱. وزارت راه و شهرسازی، معاونت راه‌های روستایی، جلسه مورخ ۱۳۹۳/۸/۶.



#### ۴. تردد و جابه‌جایی

احداث راه، تردد و جابه‌جایی را تسهیل می‌کند. امروزه تردد و جابه‌جایی از طریق وسیله نقلیه انجام می‌شود و اگرچه در گذشته و شاید هم‌اکنون در نواحی و مراکز جمعیتی فاقد راه ساخته شده، این تردد با استفاده از حیوانات انجام می‌گردد. تردد و جابه‌جایی‌ها در دو زمینه حمل‌ونقل بار و حمل‌ونقل مسافر مطرح است. در راه روستایی، حمل‌ونقل مسافر و وجود سرویس‌های منظم و مرتب به‌منظور رفع نیازهای حمل‌ونقلی روستائیان ساکن در روستا و خدمات‌رسانی به آنها اهمیت دارد. از انواع وسایل نقلیه مسافری، مینی‌بوس در جابه‌جایی مسافران روستایی کاربرد بیشتری دارد. در این زمینه گفته می‌شود هم‌اکنون حدود ۱۴ هزار مینی‌بوس در سراسر کشور جابه‌جایی مسافران روستایی را برعهده دارند.<sup>۱</sup>

اگرچه حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور عموماً توسط بخش خصوصی (در زمینه حمل کالا) و نیز تعاونی‌ها (در جابه‌جایی مسافر بین شهری) انجام می‌شود که حجم و میزان جابه‌جایی و درآمد در حمل‌ونقل برون‌شهری می‌تواند سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و تعاونی‌ها را توجیه کند، اما محدودیت میزان کالا و مسافر روستایی و در نتیجه درآمد ناشی از آن چندان رغبتی به سرمایه‌گذاری و خرید وسیله نقلیه (مینی‌بوس) در بخش خصوصی برای جابه‌جایی مسافران روستایی را به‌وجود نمی‌آورد. در این زمینه لازم است به‌موازات احداث و نگهداری راه‌های روستایی، سامان‌دهی حمل‌ونقل روستایی نیز در دستور کار قرار گیرد و تسهیلاتی که در حمل‌ونقل برون‌شهری تأمین و به‌منظور کمک

به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی پرداخت می‌شود به سرمایه‌گذاران در حمل‌ونقل روستایی در خرید وسیله نقلیه (مینی‌بوس) و راه‌اندازی حمل‌ونقل روستایی نیز تسری پیدا کند. اگرچه گفته می‌شود احداث راه و تأمین تسهیلات حمل‌ونقل، مهاجرت روستائیان به شهرها را هموار می‌کند ولی باید گفت مهاجرت به هر صورت انجام می‌شود ولی با احداث راه و امکان رساندن خدمات به ساکنین روستاها و برنامه‌ریزی در تأمین نیازها و بالا بردن درآمد در روستاها، استقرار روستائیان در روستاها تقویت و از خالی شدن یکباره روستاها از سکنه جلوگیری می‌شود.

### نتیجه‌گیری

از آنچه گذشت ملاحظه گردید:

- از معادل ۱۳۰ هزار کیلومتر راه روستایی در دست بهره‌برداری در کشور معادل ۱۰۳ هزار کیلومتر آن با رویه آسفالت ساخته شده است.
- نگهداری از راه‌های روستایی جایگاه مناسبی در برنامه راه‌های روستایی کشور پیدا نکرده است به طوری که هم‌اکنون ۵۴ هزار کیلومتر از راه‌های روستایی با رویه آسفالت، طول عمری بالای ۱۰ سال دارند.
- وجود ۵۴ هزار کیلومتر راه روستایی با رویه آسفالت با طول عمر بالای ۱۰ سال زمانی مطرح می‌شود که متوسط طول عمر مفید راه روستایی با رویه آسفالت در کشور تا ۱۰ سال برآورد گردیده است.
- حفظ سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و نیز جریان ایمن تردد ایجاب می‌کند تا در برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی نگهداری راه‌های روستایی جایگاه مناسب خود را پیدا



کرده و سالیانه سهمی از اعتبارات راه روستایی به نگهداری آن اختصاص یابد.

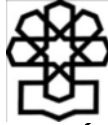
- میزان راه روستایی مورد نیاز تا افق ۱۴۰۴ معادل ۱۷۳ هزار کیلومتر برآورد گردیده که تأمین این میزان راه روستایی با توجه به راه‌های روستایی موجود و در دست بهره‌برداری نیاز به احداث ۴۳ هزار کیلومتر راه جدید است تا هدف پیش‌بینی شده در افق مذکور تحقق یابد. از این ۴۳ هزار کیلومتر راه مورد نیاز حدود ۱۷ هزار کیلومتر در مسیر مراکز جمعیتی بیش از ۲۰ خانوار و ۲۶ هزار کیلومتر آن در مسیر مراکز جمعیتی با کمتر از ۲۰ خانوار ایجاد خواهد شد.

- در تأمین راه روستایی مورد نیاز، به تناسب نیازهای حمل‌ونقلی و با توجه به محدودیت منابع مالی، می‌بایست همه انواع راه‌های روستایی شامل راه خاکی، راه شوسه و راه با رویه آسفالته مورد توجه قرار گیرد.

- در سرمایه‌گذاری به‌منظور تأمین وسیله نقلیه مسافری (مینی‌بوس) سرمایه‌گذاران حمل‌ونقل روستایی از تسهیلاتی برخوردار نیستند. لازم است تسهیلات تأمین شده برای حمل‌ونقل جاده‌ای (برون‌شهری) به دست‌اندرکاران حمل‌ونقل روستایی نیز تسری پیدا کند.

## منابع و مأخذ

۱. وزارت راه و شهرسازی، معاونت راه‌های روستایی.
۲. وزارت راه و شهرسازی، سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سالنامه آماری، ۱۳۹۱.



مرکز پژوهش‌ها  
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۴۰۰۲

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: راه‌های روستایی در کشور

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

تهیه و تدوین: ذبیح‌اله طلوعی

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی، محسن صمدی

مقتضی: کمیسیون عمران

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه کلیدی:

راه روستایی



تاریخ انتشار: ۱۳۹۳/۸/۲۸