

مدیرعامل سازمان مدیریت حمل و نقل بار درون شهری مشهد مطرح کرد

تحقق توسعه و ارتقا در زیرساخت های حمل و نقل بار درون شهری

طی شدن است و مجوزهای لازم باید گرفته شود.

سازمان در زمینه ملی نیز در حوزه اقدامات انجام شده توفیقاتی کسب کرده است؟

مهم ترین وظیفه این سازمان صدور چندین پروانه است تا براساس آن سوخت را به راننده ای بدهیم که حقش است. درحالی بیشترین میزان صدور پروانه را داشته ایم که میزان تخلف مشهود از شهری که یک صدم تعداد پروانه های ما را دارد، کمتر است. سازمان دورتبه کشوری دیگر نیز دارد؛ رتبه نخست سازمان های حمل و نقل بار در کشور در حوزه سامان دهی ناوگان باری و نیز سازمان پیشرو در حوزه ایجاد زیرساخت ها در کشور. در حوزه ایجاد زیرساخت ها، ۲،۵ برابر شدن توقفگاه ها و ۲،۸ برابر کردن ایستگاه های تخلیه بار به نسبت ۱۰ سال گذشته، دو کار شاخص دیگر است که آن ها را نیز پیگیری می کنیم. بارنامه درون شهری نیز در مراحل آخر قرار دارد و به زودی قطعی می شود. مهم ترین وظیفه سازمان های حمل و نقل همین مسئله است. چون جامعیت دارد. اقدام دیگری که اولین بار در کشور اتفاق افتاد، این بود که با همکاری پلیس راهور و سازمان میادین بحث سامان دهی تبلیغات روی بدنه ناوگان باری را شروع کردیم و این اتفاق اکنون فقط در شهر مشهد صورت می گیرد. از حدود شهریور امسال شروع کرده ایم که سامان دهی در این زمینه صورت بگیرد.

مهم ترین چالش سازمان چیست؟

مهم ترین چالش سازمان مسئله سوخت است. سه نرخی شدن بنزین دغدغه همه مردم است. اما برای کسی که حرفه اش رانندگی است، این مسئله در اولویت قرار دارد. این مسئله باید در سطح ملی پیگیری شود. همان طور که رانندگان حوزه تاکسی رانی خدمت رسانی می کنند، رانندگان حوزه حمل و نقل بار نیز بحث جابه جایی کالا و این مسائل را دارند و باید از سهمیه سوخت استفاده کنند. وظیفه ما این است که پیگیری کنیم و انعکاس بدهیم. اما تصمیم گیری هادر سطح کلان است. سوخت گازوئیل نیز همچنان یکی از مسائل پرچالش این سازمان است. ضرورت آموزش نیز برای رانندگان در این زمینه وجود دارد. حوزه روابط عمومی سازمان در این زمینه اقدام تخصصی انجام داده که در قالب پادکست رادیویی است. رویکرد ما ارائه موضوعات محلی و آموزش های مورد نیاز است. در دوره های آموزشی دوازده ساعته نیز موضوعات مهم برای رانندگان ارائه می شود.

اگر صحبت پایانی دارید، بفرمایید.

یک عذرخواهی نیز به رانندگان بدهکاریم که قرار بود باشگاه رفاهی رانندگان را شکل بدهیم که هنوز به نتیجه نرسیده است، اما پیگیری می کنیم که محقق شود.

حاضر می شد و برابر قانون و به دلیل تخلف، رانندگان این خودروها را جریمه می کرد. اما تا زمانی که زیرساخت فراهم نشود، جریمه فایده ای ندارد. وقتی توقفگاهی وجود ندارد که خودرو به آن محل منتقل شود، جریمه اثری ندارد. یکی از اقدامات ما در این حوزه، توسعه زیرساخت های توقفگاه ها بود. چهار هکتار توقفگاه را در ابتدای دوره تحویل گرفتیم. زمین ها متعلق به شهرداری بود و اکنون به ۱۰ هکتار رسیده است.

برنامه ای برای توسعه این توقفگاه ها نیز دارید؟

زمین و اعتبارات دو توقفگاه دیگر هماهنگ شده است. یک مورد پنج هکتار زمین در قند شیرین و در ابتدای ورودی شهر از سمت فریمان یا جاده باغچه است. بزرگ ترین توقفگاهی که در این دوره ساخته شده است، توقفگاه شهید مفتاح در مفتاح ۲۰ است؛ محور پرتردد ناوگان باری که ۴،۲ هکتار وسعت دارد. اما اگر ساخت توقفگاه قند شیرین صورت بگیرد، بزرگ تر از توقفگاه میامی خواهد بود.

استقبال از توقفگاه ها و باز خوردی که از سوی مردم داشتید، چگونه بود؟

استقبال بسیار خوبی صورت گرفته است. از چهار توقفگاه، ظرفیت سه مورد در حدود ساعت ۲۰ تا ۲۱ تکمیل می شود و در توقفگاه شهید مفتاح با ظرفیت پارک پانصد خودرو، حدود ۴۵ درصد خودرو توقف دارند. ویژگی های این توقفگاه ها به حل شدن دغدغه مردم درباره توقف خودروها در معابر شهری، مدیریت ترافیک شهری و جلوگیری از آلودگی هوا منجر شده است. عمده توقفگاه ها در ورودی شهر است و پیش از اینکه ناوگان باری وارد شهر شوند، وارد این مکان ها می شوند و امکانات رفاهی خیلی خوبی برای رانندگان فراهم است و سرویس بهداشتی، استراحتگاه و محلی رایگان برای پارک خودرو شخصی دارند.

درباره ایجاد مرکز معاینه فنی خودروهای سنگین نیز توضیحاتی بفرمایید.

تنها مرکز معاینه فنی خودروهای دیزلی در داخل شهر را با محوریت سازمان مدیریت حمل و نقل بار درون شهری ایجاد کرده ایم و در حال ارائه خدمت هستیم. متولی این مراکز اداره راه است. وزارت راه گزارشی ارائه کرده که در آن مرکز معاینه فنی ما از لحاظ دقت در بحث سنجش سلامت فنی و سلامت محیط زیستی خودروها، رتبه اول را در کل مراکز فنی کشور دارد. از هر صد خودرو که مراجعه می کنند، ۳۳ خودرو تأیید نمی شوند. این مسئله بروز خود را در بحث سلامت فنی ناوگان شهرداری نشان می دهد. خبر خوبی که به مناسبت این روزها باید بدهم، این است که امسال یا در ابتدای سال آینده خط ۲ معاینه فنی توسعه می یابد. فرایند اداری در حال

تردد خودروهای سنگین در معابر شهری و توقف آن ها در کوچه و خیابان های شهر نیازمند مدیریت جدی است که در دوره اخیر مدیریت شهری به صورت ویژه در سازمان مدیریت حمل و نقل بار به عنوان متولی این مسئله، مورد توجه قرار گرفته است؛ برنامه ریزی اقداماتی که از یک سو از بار ترافیکی شهر بکاهد و از سوی دیگر به معضل آلودگی شهر دامن نزند. در کنار این مسائل، توسعه توقفگاه ها و فراهم کردن زیرساخت هایی برای ایستگاه های تخلیه بار و هوشمند سازی آن ها یکی دیگر از اقدامات شاخص این مجموعه در پاسخ به درخواست های شهروندان است؛ اگرچه همه این اقدامات و برنامه ها همراه با پیگیری و حمایت از معیشت رانندگانی است که در این حوزه فعالیت دارند؛ موضوعی که در گفت و گوی تفصیلی با سید جعفر شمس، مدیرعامل سازمان مدیریت حمل و نقل بار درون شهری مشهد به آن پرداخته ایم.

پیش از ورود به جزئیات اقدامات، در این سازمان چطور اولویت بندی برنامه ها را انجام داده اید؟

ابتدای این دوره مدیریت شهری سامانه ۱۳۷ شهرداری را بررسی کردیم. سازمان مدیریت حمل و نقل بار درون شهری مشهد یک سازمان تخصصی، و جامعه مخاطب ما رانندگان حوزه حمل و نقل بار است. به همین دلیل، به ندرت مردم از ما درخواستی دارند. یکی از موضوعات مهم درباره خودروهای سنگین و نیمه سنگین، دیزل سوز بودن آن ها است که با توقف در محله ها و مقابل منازل مردم، منجر به شکایاتی در این زمینه شده بودند. علاوه بر اینکه پارک این خودروها، آلودگی های بسیاری را رقم می زند. در گذشته بیشتر از ابزارهای سلبی استفاده می شد و پلیس در محله ها



یادداشت

صادق شیخی؛ مدیر روابط عمومی سازمان حمل و نقل بار درون شهری شهرداری مشهد

رانندگان حمل بار درون شهری، ستون های پنهان اما استوار شهر

در شهری چون مشهد الرضا^ع که نبض آن با خدمت به زائران و مجاوران می تپد، نقش رانندگان حمل و نقل بار درون شهری نقشی فراتر از یک شغل روزمره است. این قشر شریف و پرتلاش، ستون های پنهان اما استوار چرخه زندگی شهری اند؛ مردانی که بی وقفه، بی ادعا و با احساس مسئولیت، بار اقتصاد، خدمات و اعتماد شهروندان را بر دوش می کشند و در سکوت، زمینه ساز آرامش و نظم شهر می شوند. دهه پایانی ماه صفر، همواره جلوه ای ناب از همدلی، ایثار و عشق به اهل بیت^ع را در مشهد مقدس به نمایش می گذارد.



حوزه حمل و نقل بار درون شهری، نقشی کلیدی و انکارناپذیر است. رسانه می تواند روایتگر درست این خدمات خاموش باشد، تصویر واقعی رانندگان را به جامعه نشان دهد و با انعکاس تلاش ها، ایثارگری ها و مسئولیت پذیری این قشر، به ارتقای جایگاه اجتماعی آنان کمک کند. دیده شدن، نه برای نمایش، بلکه برای ایجاد احترام، اعتماد عمومی و تقویت هویت حرفه ای رانندگان ضرورتی انکارناپذیر است. ارتقای شأن اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار درون شهری، در گرو هم افزایی میان مدیران، رسانه ها و خود رانندگان است. پوشش هایی مانند «نذر خدمت» نشان داد که این ظرفیت عظیم انسانی، اگر به درستی معرفی و حمایت شود، می تواند در بزنگاه های اجتماعی و مذهبی، نقش آفرینی ماندگار و الهام بخش داشته باشد. مشهد به چنین خدمتگزارانی افتخار می کند؛ خدمتگزارانی که بار شهر را با دل حمل می کنند.

در این ایام، حضور پرشور زائران پیاده و هیئت های مذهبی، نیازمند شبکه ای منسجم از خدمات رسانی است که بخش مهمی از آن بر عهده رانندگان حمل و نقل بار درون شهری قرار می گیرد. مشارکت ارزشمند این رانندگان در پوشش نذر خدمت و ارائه خدمات رایگان به هیئت های مذهبی و زائران پیاده، جلوه ای ماندگار از مسئولیت پذیری اجتماعی و ایمان عملی آنان بود؛ حرکتی که نشان داد راننده حمل و نقل بار فقط جابه جاکننده کالا نیست، بلکه خادم فرهنگ، دین و مردم است.

این همراهی صادقانه، نه از جنس وظیفه اداری، بلکه از دل باور و عشق برآمد؛ عشقی که خستگی مسیرها، ترافیک و سختی کار را کم رنگ کرد و خدمت را به افتخار تبدیل ساخت. بی تردید، چنین رفتارهایی سرمایه ای اجتماعی برای شهر مشهد است که باید دیده شود، شنیده شود و قدر دانسته شود. در این میان، نقش رسانه و اطلاع رسانی تخصصی در