گزارش

علی ترابی

کمتر پیش می آید که وقتی از خانه بیرون می زنید تا هنگام برگشت، شهروندی را ببینید که با دوچرخه در شهر طی مسیر می کند. با افزایش آلودگی هوا، ترافیک، کمبود پارکینگ و دیگر مشکلات این روزهای شهرنشینی ضرورت استفاده از دوچرخه بیش از پیش احساس می شود و همین مسائل باعث شد شهرداری مشهد، مسیرهایی را با رنگ سبز در برخی بولوارها به صورت مشترک با مسیر عابر پیاده و برخی به صورت جداسازی در نظر بگیرد تا شهروندان بتوانند از دوچرخه برای عبور و مرور استفاده کنند اما متاسفانه این طرح بعد از گذشت چند سال با اقبال شهروندان رو به رو نشده است. زیرا مسیرهای تعبیه شده با انواع و اقسام موانع ریز و درشت و مشکلات بزرگ و کوچک رو به روست و حتی برای برخی شهروندان خسارت هایی را نیز به همراه داشته است. از طرفی در برخی از پارک های شهر مشهد نیز مسیرهای ویژه دوچرخه سواری احداث شده است که برخی از شهروندان در این مسیرها دچار حادثه شده اند. آخرین نمونه آن در پارک کوهسنگی بود که یک خانم در مسیر ویژه دوچرخه سواری دچار حادثه شد و با شکستگی سر همراه بود. همچنین در این زمینه تعدادی دیگر از شهروندان نیز گلایه مند هستند که برای عبور و مرور در مسیرهای ویژه دوچرخه سواری احساس خطر می کنند و معتقد هستند در این مسیرها علاوه بر وجود موانع و چاله های خطرناک، موتورسواران هم تردد و حتی برخی مواقع خودروها نیز سد معبر می کنند که با این شرایط دیگر نمی توان توقع فرهنگ سازی برای استفاده از دوچرخه سواری همگانی را داشت.

زیر ساخت های نامناسب

رئیس هیئت دوچرخه سواری خراسان رضوی با بیان این که دوچرخه یک وسیله نقلیه عمومی محسوب می شود، به خبرنگار ما می گوید: دوچرخه باید یک سری امتیازات همچون دیگر وسایل نقلیه عمومی در شهر داشته باشد. یکی از شرایط، داشتن مسیر مناسب ویژه دوچرخه سواری است که دوچرخه سوار بدون دغدغه و مشکل خاصی مسیر را بپیماید. "مهدی روزبهانه" می افزاید: به عنوان مثال در شهر پکن، وقتی قرار است جاده ای احداث شود، حتما در کنار آن مسیر ویژه دوچرخه سواری هم در نظر گرفته می شود. مسیری که حتی موتور سوار هم حق عبور ندارد. الان در بیشتر خیابان های این شهر، این شرایط رعایت شده است. وی اظهار می کند: مسیر دوچرخه سواری باید ویژه و جداگانه باشد. تا زمانی که این ویژگی لحاظ نشده باشد، حتی اگر مسیری هم در نظر گرفته باشند، حکم پیاده رو دارد و نمی توان توقع فرهنگ سازی داشت. وی درباره وضعیت مسیرهای ویژه دوچرخه سواری در شهر مشهد، می افزاید: زیر ساخت های اولیه برای استفاده از دوچرخه سواری همگانی در شهر مشهد اصلا خوب نیست. جز این که در کنار خیابان های جدیدی که قرار است احداث شود، حتما باید مسیر ویژه و جداگانه از مسیر عابر پیاده برای دوچرخه سواران در نظر گرفته شود.

وی خاطر نشان می کند: اکنون مسیرهایی برای استفاده دوچرخه سواران در شهر در نظر گرفته شده است، اما سازوکار مناسبی ندارد و هر لحظه ممکن است اتفاقی برای دوچرخه سوار بیفتد. وی تصریح می کند: سوالی که مطرح می شود این است که اگر دوچرخه سواری با یک عابر پیاده برخورد کند، قانون حق را به چه کسی می دهد؟ قطعا دوچرخه سوار مقصر معرفی می شود. متاسفانه مشکلی که در این زمینه وجود دارد، این است که بیشتر مسیرهای دوچرخه سواری در لاین های پیاده رو هاتعبیه شده است و همین مسئله باعث می شود دوچرخه سواران با عابران پیاده برخورد کنند. در این زمینه نمونه های زیادی داریم که حتی به پرداخت دیه هم منجر شده است. وی اضافه می کند: دوچرخه یک وسیله نقلیه عمومی محسوب می شود و باید در درجه اول بیمه شود. باید ابتدا مشکل قانونی آن را حل کنیم. وی با بیان این که طرح ایجاد مسیر دوچرخه سواری بازیر ساخت موجود در شهر مشهد جواب گو نیست، می افزاید: یک پیشنهاد دارم که البته به اعتبار خاصی نیاز است. اما می توان در بالای مترو در وکیل آباد، جاده ای برای مسیر دوچرخه سواری احداث کرد که قطعا با استقبال خیلی خوبی هم همراه خواهد شد. وی درپاسخ به این سوال که چکار باید کرد تا از دوچرخه سواری همگانی استقبال شود، می گوید: در درجه اول باید زیر ساخت مناسبی فراهم باشد، تا دوچرخه سوار امنیت داشته باشد. الان طرحی به شهرداری ارائه داده ایم که قبول هم کرده اند. قصد داریم برای مسیرهای دوچرخه سواری در برخی پارک ها، برنامه های ویژه ای ارائه کنیم که حتما با استقبال خوبی رو به رو می شود.

بازبینی نواقص

چند وقت پیش برای یکی از شهروندان در مسیر ویژه دوچرخه سواری پارک کوهسنگی اتفاقی رخ داد که دچار شکستگی سر شد و شهروندان از نواقصی که در این پارک وجود دارد، گلایه مند هستند. مسئول روابط عمومی شهرداری منطقه ۸ مشهد درباره اتفاقی که برای این شهروند در مسیر دوچرخه سواری پارک کوهسنگی افتاد، اظهار تاسف می کند و می گوید: این حادثه اتفاق خوبی نبود و آن را بررسی می کنیم. اگر ایراد از پارک کوهسنگی یا پیمانکار باشد، حتما خسارت های مربوط به این شهروند را تقبل می کنیم.

"محسن خیر آبادی" درباره نواقصی که در مسیر دوچرخه سواری پارک کوهسنگی وجود دارد، می افزاید: بعد از این اتفاق، مسیر دوچرخه سواری را حتما مورد بازبینی قرار می دهیم تا اگر نواقصی وجود داشته باشد، اشکالات آن را برطرف کنیم. وی خاطر نشان می کند: در این مسیر، هم ما وظیفه داریم ایمنی آن را حفظ کنیم و هم دوچرخه سواران باید با احتیاط رکاب بزنند که این مسئله دو جانبه است.

اعمال قانون با متخلفان

یکی از مشکلات اصلی در مسیرهای ویژه دوچرخه سواری، سد معبر خودروها و گذر موتورسواران است که در این زمینه دوچرخه سواران گلایه های زیادی دارند. معاون پلیس راهور خراسان رضوی در این باره به خبرنگار ما می گوید: هر گونه سد معبر توسط خودروها و حتی موتورسواران در مسیرهای ویژه دوچرخه سواری تخلف محسوب می شود و در صورت مشاهده اعمال قانون می شوند. سرهنگ دینوی درباره ایمن بودن این مسیرها، می افزاید: درست است که مسیرهای ویژه دوچرخه سواری ایمنی لازم را ندارند، اما برای شروع فرهنگ استفاده از دوچرخه اقدام قابل توجهی است. هر چند که می توان این مسیرها را ایمن تر کرد، ولی نباید کل طرح را زیر سوال برد.

وی خاطر نشان می کند: برای این که مسیرهای دوچرخه سواری، امن تر شود، شهرداری باید این مسیرها را محصور کند یا جداول کناری مسیر را طوری نصب کند که خودرو یا موتور نتواند وارد این مسیر شود. وی همچنین تصریح می کند: دوچرخه سوار در حال رکاب زدن، راننده محسوب می شود و باید تمام قوانین را مانند یک راننده خودرو رعایت و در صورت رخ دادن تصادف، اگر مقصر باشد، باید خسارت به وجود آمده را پرداخت کند.

۱۱۵ کیلومتر مسیر دوچرخه سواری

مدیر پروژه حمل و نقل انسان محور سازمان ترافیک شهرداری مشهد که متولی مسیرهای ویژه دوچرخه سواری در شهر است، درباره وضعیت این مسیرها به خبرنگار ما، می گوید: هم اکنون حدود ۱۱۵ کیلومتر مسیر دوچرخه سواری در شهر مشهد وجود دارد که برخی مسیرها مشترک با مسیر عابر پیاده و برخی نیز جداسازی شده است. "جعفری" با بیان این که نگهداری مسیرهای دوچرخه سواری در هر منطقه به عهده شهرداری همان منطقه است، می افزاید: بحث نگهداری این مسیرها از سوی شهرداری های مناطق به کندی پیش می رود. چرا که الان شاهد ایجاد چاله و سرازیر شدن شاخه و برگ درختان در مسیر ویژه دوچرخه سواری هستیم.

وی مدعی می شود: به عنوان مثال مسیر دوچرخه سواری در بولوار ملک آباد خیلی قدیمی و خراب شده بود که با پیگیری های انجام شده بودجه ای برای مرمت آن در نظر گرفته شد و الان مشکلات موجود این مسیر تا حدودی رفع شده است. بقیه مسیرها هم بودجه سالانه ای می خواهد تا نواقص رفع و حتی مسیر رنگ آمیزی شود. وی درباره علت استقبال نکردن شهروندان از مسیرهای دوچرخه سواری، می گوید: متاسفانه در این مسیرها شاهد پارک کردن موتور و خودرو هستیم که به عنوان سد معبر محسوب می شود البته مسئله اعمال قانون بر عهده پلیس راهور است که در حالت عادی به خوبی انجام نمی شود. اگر ما اصرار کنیم، با افرادی که تخلف کردند، برخورد می شود، اما در حالت عادی برخوردی صورت نمی گیرد. وی تصریح می کند: هم اکنون در مسیرهای بولوار ملک آباد، شهید صادقی، کوهسنگی و احمد آباد با چنین معضلی رو به رو هستیم که با افراد متخلف کمتر برخورد می شود. به همین دلیل دوچرخه سواران از این مسیرها کمتر استفاده می کنند.

خطر مسیرهای مشترک با عابر پیاده

وی درباره این که آیا تاکنون در این مسیرها برای دوچرخه سواران اتفاق خاصی هم افتاده است، می گوید: تاکنون شاهد اتفاقات خاصی برای دوچرخه سواران بودیم که به خسارت های جانی و مالی منجر شده است. به عنوان مثال، یک دوچرخه سوار، در بولوار شهید صادقی داخل یک چاله افتاد و خسارت دید. چنین مواردی را حتما در اسرع وقت به شهرداری آن منطقه اطلاع می دهیم. جعفری در پاسخ به این سوال که کدام مسیرها از مسیر عابر پیاده جداسازی شده است، می گوید: الان مسیرهای بولوار شهید صادقی، کوهسنگی و خیام شمالی از مسیر عابر پیاده جداسازی شده است و بقیه مسیرها با مسیر عابر پیاده مشترک است. مسیرهایی که مشترک است، ایمنی کمتری دارد.

وی که مسئولیت کمیته همگانی در هیئت دوچرخه سواری استان را بر عهده دارد، به عنوان نماینده دوچرخه سواران با مسیرهای مشترک احداث شده با مسیر عابر پیاده مخالف است. جعفری می افزاید: این موضوع هم برای عابر پیاده و هم برای دوچرخه سوار مشکل ایجاد می کند. حتی دوچرخه سواران نمی توانند با سرعت مسیر را طی کنند. چرا که در بین مسیر یا به ایستگاه اتوبوس بر خورد می کنند یا جهت مسیر به طور کلی تغییر می کند که باعث کاهش سرعت می شود. وی تصریح می کند: بیشتر مسیرها پیوستگی ندارد و برای همین استقبال کمتری از این مسیرها می شود. دوچرخه سوار کم نداریم، بلکه از نظر زیر ساخت دچار مشکل هستیم. وی در پاسخ به این سوال که آیا مسیرهای تعبیه شده بیشتر در قسمت بالای شهر وجود دارد، می گوید: نمی توان گفت که بیشتر مسیرها در بالای شهر است، بلکه شهرداری در خیابان هایی این مسیرها را اجرا کرده است که طرح به سازی پیاده رو انجام شده است. الان هم هر خیابانی که در طرح به سازی باشد، حتما جانمایی مسیر دوچرخه سواری هم دیده می شود. وی اظهار می کند: بر اساس مطالعات انجام شده قصد داریم ۲۵۰ کیلومتر مسیر دوچرخه سواری احداث کنیم. البته اگر مسیرهایی که در آینده قرار است احداث شود، پیوستگی لازم را نداشته باشد، قطعا با استقبال خوبی هم همراه نمی شود. وی در پاسخ به این سوال که آیا شهرداری در اطراف شهر نمی تواند مسیر ثابتی برای دوچرخه سواران احداث کند، می گوید: اکنون در شهر مسیری پیش بینی نشده است. اما شهرداری طرقبه در نظر دارد، چنین مسیری را که از مسیر عابر پیاده جدا باشد، در این شهر احداث کند.

عکس: میثم دهقانی

برای اطلاع مسئولان

مخاطبان گرامی، ستون «برای اطلاع مسئولان» صدای شما را به صورت مستقیم به اطلاع مسئولان استان می رساند.

پیامک: ۲۰۰۰۰۹۹۹ تلفن: ۰۵۱۳۷۰۰۹۱۱۱ تلگرام: ۰۹۳۹۳۳۳۳۰۲۷

شهرستان ها

از شهرداری فریمان خواهشمندیم، برای نام گذاری خیابان دادگاه جدید اقدام کند.

با کمک ریاست دلسوز بند ۶ زندان چناران، همسرم متادون را ترک کرد. من و فرزندانم خیلی خوشحال هستیم.

شهرداری

من روز جمعه گذشته در التیمور بنزین زدم و می خواستم بروم تبادکان که تا دوراهی "شترک" دقیقا سه ساعت طول کشید.

چرا شهرداری منطقه ۳ فکری برای ایجاد یک فضای سبز در منطقه مهر مادر خواجه ربیع نمی کند. لطفا پیگیری کنید.

چرا باید هم عوارض شهرداری بدهیم و هم پول به الیت. فرق عوارض و الیت چیست؟ مگر خیابان ها چند تا متولی می خواهد؟

بولوار آموزگار، حد فاصل میدان جلال آل احمد و میدان سیدرضی، سرعت گیر ندارد و سرعت زیاد خودروها خطرناک است. با توجه به عبور دانش آموزان از عرض این خیابان در اسرع وقت برای ساخت سرعت گیر اقدام شود.

چه خوب است، در خیابان آزادی و خسروی هم مثل خیابان امام خمینی(ره) به جای نرده و میله های وسط آن، یک بولوار کوچک با سبزه و درخت ایجاد کنند. در خیابان های اطراف حرم مطهر به دلیل رفت وآمد زائران خارجی، نیاز است به زیباسازی اهمیت داده شود.

مسئولان سازمان اتوبوسرانی قبلا گفته بودند، امکان نصب سایبان در ایستگاه اتوبوس بین ابوطالب ۲۵ و ۲۷ [که محل توقف چهارخط اتوبوس است] وجوددارد. ولی قول نصب نیمکت (بدون سایبان) را دادند و از زمان وعده آن ها در آذر ۱۳۹۶ حدود یک سال گذشت و نیمکتی نصب نشد. بهتر است آن سازمان خدمتگزار بیشتر به فکر افراد ناتوان و سالخورده ای باشد که در گرما و سرما سرپا ایستاده اند تا چشم شان به جمال اتوبوس ها روشن شود.

از اتوبوسرانی بابت وصل مجدد تابلوی هوشمند ایستگاه پردیس انتهای وکیل آباد تشکر می کنیم.

لطفا ایستگاه اتوبوس چهارراه لشکر را به محل قبل بازگردانید.

متفرقه

از مسئولان دانشگاه علوم پزشکی مشهد می خواهیم نظارتی بر تمام قسمت های درمانگاه بیمارستان ابن سینا داشته باشند. برای ویزیت دکتر اعصاب و روان به این بیمارستان مراجعه کردم و دیدم که هیچ چیزی در این درمانگاه درست نیست. ارباب رجوع در این درمانگاه جز انتظار کار دیگری ندارد. با اعصاب و روان مردم بازی نکنید. لطفا پیگیر باشید.

فروشگاه رفاه در خصوص طرح فروش مرداد ماه و جایزه استیکرهای دریافتی مشتریان پاسخ گو نیست.

چرا مسیر هواپیماها را از احمدآباد تغییر نمی دهند. همیشه از صبح زود تا شب صدای غرش موتورشان خواب و آرامش را از ما گرفته است. بچه ها و سالمندان وحشت می کنند.

مجرد بودم که فرمان احیای توس توسط مقام معظم رهبری داده شد. اکنون صاحب دو فرزند در مقاطع راهنمایی هستم. شاید نوه و نتیجه هایم شاهد عملی شدن احیای توس باشند.

قبلا یک پیام داده بودم مبنی بر این که تجمع جلوی خیابان ثبت و حاشیه خیابان مقابل بانک ملی (خرید و فروش ارز) از نظر روانی کار درستی نیست. این هرج و مرج و دلالی جای تاسف دارد. حتی باعث ترافیک خودروها می شود.

از مسئولان خواهشمندم به وضعیت آسایشگاه و رفاه خادمان افتخاری رسیدگی فرمایید. بعضی آسایشگاه ها کمبود بالش و پتو و .... دارد.

درباره گزارش سودهای ۳۵ درصدی میوه در "شهرما"، قیمت میوه های فروشگاه الهیه با بازار هیچ فرقی ندارد و میوه درجه ۲ می آورند.

از مسئولان می خواهیم که ساختمان بدون استفاده ابتدای وکیل آباد ۶۸ را تعیین تکلیف کنند.

وضعیت بسیار کند صدور روادید برای کشور عراق را پیگیری کنید. زمان صدور روادید در مشهد به پنج روز رسیده است!

چرا در مقطع دکترای تخصصی شهریه ثابت و متغیر دانشگاه فردوسی دوبرابر شهریه دانشگاه تهران در رشته مشابه است؟ لطفا پیگیری کنید.

متاسفانه هر روز شاهد مسدود شدن پیاده رو با خودروها هستیم. در خیابان فدائیان اسلام هر روز این اتفاق رخ می دهد و شهروندان برای عبور و مرور دچار مشکل می شوند.

آیا شهردار منطقه یا مسئول محیط زیست از میدان توحید و بولوار قرنی یا سه راه کاشانی عبور نمی کنند؟ بوی نامطبوع و مشمئز کننده ای در طول شبانه روز و تمام فصول به مشام می رسد. واقعا با توجه به اجرای طرح اگوهیج راه حلی وجود ندارد؟

با توجه به فصل برداشت زعفران، عده ای از واسطه ها از حضور تاجران چینی در این بازار ناراحت شده اند. چرا که سود کمتری نصیب شان می شود. امیدوارم مسئولان کاری کنند که سود این محصول به جیب کشاورزان برود نه دلالان.

دوربین خوانندگان

شهروند خبرنگار

سطل زباله خالی، باغچه پر از زباله

در خیابان شهید صادقی و در مجاورت ایستگاه اتوبوس، بیشتر روزها شاهد انباشت زباله در باغچه های کنار خیابان هستیم. نکته قابل توجه این که دقیقا انباشت زباله در محدوده و نزدیک سطل زباله است. آن هم سطل زباله خالی. اما این که شهروندان با وجود سطل زباله زحمت انداختن زباله های شان درون آن را به خود نمی دهند، جای تعجب دارد. جالب تر این که چرا شهرداری این زباله ها را از باغچه ها جمع آوری نمی کند.

پیگیری حرف مردم

ملیحه رفیع طلب

گلایه های شهروندان از انتظار طولانی مدت اتوبوس در خط ۲۲

روابط عمومی سازمان اتوبوسرانی مشهد: افزایش ناوگان اتوبوسرانی در مشهد یک سال و نیم زمان می برد

«سر فاصله زمانی اتوبوس خط ۲۲ به قدری زیاد است که گاهی بین نیم ساعت تا ۴۰ دقیقه منتظر می مانیم، طوری که بارها شاهد اعتراض مسافران به راننده هم بوده ام. اما در روزهای بعد هم دوباره همین معطلی طولانی مدت تکرار شده، لطفا به سازمان اتوبوسرانی این موضوع را ارجاع دهید».

«تا کی برای خط ۲۲ باید این قدر منتظر بمانیم؟ سازمان اتوبوسرانی نمی خواهد برای این خط ناوگان خودرا افزایش دهد؟ تعداد مسافر در این خط زیاد است از مسئولان می خواهیم چاره ای برای انتظار کشیدن مسافران این خط بیندیشند».

این ها نمونه هایی از پیامک های مردم به ستون حرف مردم روزنامه خراسان رضوی است که از تاخیر و سر فاصله طولانی مدت خط ۲۲ گلایه می کنند و خواستار رفع این تاخیر و افزایش اتوبوس برای این خط هستند. در همین زمینه و برای پیگیری موضوع با سخنگوی روابط عمومی سازمان اتوبوسرانی شهرداری مشهد به گفت و گو پرداختیم.

عباس اتحادی با اشاره به این که هم اکنون خط ۲۲ با ۱۲ دستگاه اتوبوس فعال و با سر فاصله ۱۲ تا ۱۳ دقیقه سرویس دهی می کند به خبرنگار ما می گوید: این که شهروندان آمار سر فاصله ۴۰ دقیقه ای را مطرح می کنند، منطقی نیست.

وی می افزاید: البته این سر فاصله ۱۲ تا ۱۳ دقیقه سر فاصله ای است که برای این خط در نظر گرفته شده و واقعی هم است. از ابتدا تا انتهای خط، اتوبوس راس همین ۱۲ تا ۱۳ دقیقه اعزام می شود اما از آن جایی که اتوبوس های ما در شهر مشهد داخل جریان ترافیک معبر خیابان تردد می کنند، احتمال دارد در برخی ایستگاه ها به ویژه در ساعات پیک ترافیک شهر مشهد، این سر فاصله ها افزایش پیدا کند.

سخنگوی روابط عمومی سازمان اتوبوسرانی شهرداری مشهد با تاکید بر این که می توانیم زمان بندی اتوبوس های داخل خطوط ویژه و بی آرتی را با دقت بالایی تعیین کنیم یادآور می شود: وقتی به هر دلیلی تصادف یا ترافیکی در شهر شکل بگیرد، این موضوع بر زمان رسیدن اتوبوس نیز تاثیر می گذارد و باعث تاخیر می شود، در مجموع رفتار هر شهروند تابعی از رفتار ترافیک در خیابان است، در ساعات پیک مسافری هم در برخی خطوط این اتفاقات می افتد یا تصادف یا تراکم جمعیتی پیش می آید و همه این موارد باعث می شود گاهی اتوبوس با تاخیر برسد.

اتوبوسی با سر فاصله زمانی ۴۰ دقیقه نداریم

وی بیان می کند: در مجموع در شهر مشهد اتوبوسی با سر فاصله زمانی ۴۰ دقیقه نداریم، حتی سر فاصله اتوبوس های حومه نیز کمتر از این زمان است. ولی زمانی که شهروندان داخل ایستگاه اتوبوس، با این تاخیر مواجه می شوند، می توانند کد اتوبوس را به ما اعلام کنند تا بر اساس سامانه سیستم مکان یابی خودکار وسایل نقلیه (AVL) که آن را داخل مرکز مانیتورینگ مستقر کردیم، علت تاخیر اتوبوس را رصد کنیم. اگر شهروندان این موضوع را به ما اطلاع دهند، حتی می توانیم درباره توقف های اتوبوس به صورت آنلاین گزارش بدهیم که برای مثال اتوبوس مد نظر در کدام محل توقف داشته، آیا تخلف اتوبوسران بوده یا مشکل تراکم ترافیک بوده است. تمامی این موارد را بررسی می کنیم.

اتحادی با اشاره به این که اتوبوس فعال در هر خط بر اساس میانگین مسافر جابه جا شده آن خط اختصاص می یابد تصریح می کند: به هر حال سازمان اتوبوسرانی مشهد با کمبود ناوگان مواجه است و ما به صراحت اعلام می کنیم کمبود ناوگان فعال داریم از طرفی یک سری امکانات در اختیار ما قرار داده شده که باید این امکانات را داخل ۱۵۴ خط موجود ناوگان مدیریت کنیم که با توجه به کمبود ناوگان، یکی از بهترین راه های مدیریت، اختصاص ناوگان فعال به هر خط برابر با میزان مسافر جابه جا شده در آن خط است. همچنین بر اساس سیستم بلیت الکترونیک و برابر آمار، اتوبوس فعال در اختیار خط قرار می دهیم.

وی تاکید می کند: با وجود این مسائل، به همکارانم اعلام می کنم میزان برداشت مسافران خط ۲۲ را مجدد بررسی کنند. البته اگر بخواهیم ناوگان را افزایش بدهیم باید از خط دیگری ناوگان برداریم. زیرا اکنون ناوگان جدیدی نداریم تا به خط ۲۲ اضافه کنیم. البته کمبود اتوبوس مختص خط ۲۲ نیست و شامل کلیه خطوط ما می شود که این هم معضلی به شمار می رود.

سخنگوی روابط عمومی سازمان اتوبوسرانی شهرداری مشهد اظهار می کند: حال اگر بخواهیم برای افزایش ناوگان، قراردادی با شرکت خودرو سازی منعقد کنیم تا زمان تحویل اتوبوس حدود یک و سال نیم دیگر زمان می برد و موضوع نوسازی ناوگان جزو سیاست های شهرداری مشهد بوده و است.

پیگیری حرف مردم

مرشدلو

تجهیز آزمایشگاه مرکز سلامت «خرو»

برخی شهروندان از مجهز نبودن آزمایشگاه مرکز خدمات جامع سلامت خرو گلایه مند و خواستار حل این مشکل بودند که مدیر گروه توسعه شبکه و ارتقای سلامت معاونت بهداشت شهرستان نیشابور در این باره گفت: آزمایشگاه مرکز خدمات جامع سلامت خرو به منظور انجام آزمایش های تکمیلی و تخصصی آزمایشگاه های قدمگاه، باغشن و اسحاق آباد، درود، حاجی آباد و... تجهیز شد. "جواد مسیح آبادی" افزود: با توجه به کمک خیران سلامت و شوراهای اسلامی شهر خرو، پس از در اختیار قرار دادن محل مناسب و تجهیز ساختمان توسط آنان، امکان تجهیز آزمایشگاه به دستگاه های تست هورمون، (برای انجام آزمایش های تخصصی بارداری و کم کاری یا پر کاری تیروئید و....) تست های ایمونولوژی (برای انجام آزمایش های هپاتیت و....) و دستگاه های سل کانتر، آلفا و الایزا ریدر و... فراهم شد. مدیر گروه توسعه شبکه و ارتقای سلامت مبلغ هزینه شده توسط خیران سلامت را بیش از یک میلیارد ریال اعلام کرد و هدف از تجهیز آزمایشگاه این شهر را تسهیل دسترسی مراجعان و بیماران منطقه به آزمایشگاه تخصصی، کاهش زمان جواب آزمایش ها و افزایش رضایتمندی مراجعان دانست. وی گفت: با راه اندازی دستگاه های مذکور، علاوه بر صرفه جویی در هزینه های بیت المال زمان دریافت نتایج آزمایش هایی که در گذشته بیش از ۱۰ روز طول می کشید به کمتر از یک هفته کاهش می یابد. گفتنی است دستگاه های مذکور از ۲۹ مهرماه به آزمایشگاه مرکز خدمات جامع سلامت خرو تحویل و توسط نماینده شرکت مربوط راه اندازی می شود.

صفحه آرایی

واحد صفحه آرایی روزنامه خراسان
سفارش می پذیرد

روزنامه | مجله | ویژه نامه | کتاب
گرید | اینفوگرافیک | لوگو

۰۵۱۳۷۰۰۹۳۹۰ layout@khorasannews.com