

تاملی بر وضعیت خطوط اتوبوس‌های تندروی تبریز

امیر ثناجو*

* info@sanajou.ir

چند سالیست که از راه‌اندازی مسیر اتوبوس‌های تندرو (BRT) می‌گذرد و چهره‌ی شهر را نسبت به سالهای قبل تر دگرگون نموده است. این طرح علاوه بر مزایای که داشته دارای مشکلاتی نیز می‌باشد که در این نوشتار تلاش بر این بوده تا برخی از این موارد به اختصار مطرح گردد.

سیستم اتوبوسرانی تبریز، یکی از قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین سیستم‌های اتوبوس‌رانی کشور می‌باشد. مهم‌ترین اجزای این سیستم عبارتند از باجه‌های فروش شارژ، ناوگان اتوبوس‌ها، ایستگاه‌ها و مبلمان شهری وابسته، چرخه‌ی پیاده و سوار سدن مسافرین، مسیر پیمایش، کادر اجرایی و مناطق تخت پوشش. حال به بررسی برخی از مسائل مربوط به این موارد پرداخته می‌شود.

باجه‌های فروش شارژ: تعداد و پراکندگی باجه‌های فروش شارژ در حد مطلوبی قرار دارد اما نکته‌ای که قابل ذکر است وجود کانکس بخش اداری شرکت واحد در حاشیه‌ی غربی چهارراه آبرسان می‌باشد. این کانکس در موقعیتی نامناسب قرار داشته و موجب آلودگی بصری گردیده است و حال پرسش اینجاست که چرا باید صرفاً برای استقرار دو یا سه کارمند (آنهم بدون داشتن ارباب رجوع)، یک کانکس بزرگ در چنین موقعیتی از شهر نصب گردد؟ آیا بخش پایین روگذر آبرسان، نمیتواند جای مناسبی برای استقرار این کانکس و دیگر امور شرکت واحد باشد؟ شاید بهتر باشد که مسئولین امر اندکی به این پرسش‌ها بیندیشند!

ایستگاه‌های اتوبوس: ایستگاه‌های تازه‌ساخت مسیر BRT تبریز یکی از علامت‌های سوال بزرگ برای مردم تبریز می‌باشد. ارتفاع سقف این ایستگاه‌ها بالای سه متر بوده که در برابر تابش نور خورشید و بارش نزولات آسمانی هیچ تاثیری نداشته و عملاً بود و نبود آن تفاوتی نمی‌کند. ورودی ایستگاه برای آقایان و بانوان مشترک بوده ولی با توجه به تفکیک جنسیتی در اتوبوس‌ها و ورودی‌های جداگانه‌ی آن، آقایان برای رسیدن به بخش مربوطه باید از میان خیل بانوان منتظر در ایستگاه عبور کنند. طراحی این ایستگاه‌ها به

شاهگلی، یاغچیان، پرواز و گل‌شهر، ولیعصر، فرهنگ‌شهر و نگین‌پارک از طریق چایکنار رفت و آمد می‌نمایند. با توجه به اینکه بیشتر بافت مسکونی، اداری و تجاری شهر در اطراف خیابان امام متراکم است و افرادی که در جنوب شرق و شرق تبریز زندگی می‌کنند برای تردد در این خیابان، مجبور هستند در ایستگاه راهنمایی از اتوبوس‌های BRT پیاده شده و باقی مسیر را با تاکسی طی کنند و نیز بلعکس؛ که این امر موجب تحمیل هزینه اضافی به مردم و نیز افزایش ترافیک تاکسی‌ها در منطقه‌های راهنمایی و آبرسان و شلوغی بسیار زیاد این مناطق شده است. بنا به آنچه که گفته شد به نظر می‌رسد که باید در مسیر تردد اتوبوس‌های مناطق یا دشده بازنگری صورت گرفته و اتوبوس‌های این مسیر از طریق مسیر BRT تردد کنند. اینکار علاوه بر کاهش زمان سفر ساکنین این منطقه به خیابان امام و بازار، موجب کاهش ترافیک و شلوغی در نواحی راهنمایی و آبرسان و نیز تعادل در تعداد مسافری اتوبوس‌های BRT خواهد شد. در این صورت با توجه به کم بودن مسافری حاشیه‌ی چایکنار، می‌توان چند اتوبوس در مسیر بازار- راهنمایی راه‌اندازی نمود. اجرای این تغییرات، می‌تواند پیامدهای مثبت فراوانی در شهر داشته باشد.

طوریست که مسافری به صورت انبوه و نامنظم قرار گرفته و صفی برای سوار شدن تشکیل نشده و مسافری بدون رعایت نوبت و آشفته‌وار سوار اتوبوس می‌شوند. این ایستگاه‌ها فاقد هرگونه زیبایی بصری و هویت بوده و آن را می‌توان ترکیبی سرد و بی‌هویت از بتن و فولاد و میله‌های استیل دانست.

مامورین کنترل بلیت: متأسفانه اکثر افرادی که عنوان مامور کنترل بلیت انتخاب می‌شوند از لحاظ فرهنگی در سطح متوسط به پایینی قرار دارند و به همین دلیل برخی از آنها برخورد مناسبی با مسافری نداشته و علت چنین رفتارهایی را مسئولیتی می‌دانند که به آنها محول شده! این برخوردها بعضاً چنان شدت می‌یابد که حتی افراد متشخص نیز گاهی مجبور به مشاجره لفظی با این ماموران می‌شوند که این روند به مرور نتایج ناخوشایندی را به دنبال خواهد داشت. لازم است مسئولین امر، در انتخاب مامورین کنترل بلیت و آموزش‌های لازم به آنان دقت بیشتری بنمایند.

در سال‌هایی دور که تعداد خودروهای موجود در شهر تبریز کمتر از اینها بود اتوبوس‌ها عموماً از خیابان امام (پهلوی سابق) تردد می‌کردند اما امروزه اتوبوس‌های مناطق زعفرانیه، میرداماد، رجایی‌شهر،

روزنامه‌ی طرح نو: چهارشنبه، ۱۴ مهر ۱۳۹۵، شماره‌ی ۹۰۸

با توجه به وضع فعلی سیستم اتوبوس‌رانی تبریز و نزدیکی به مناسبت بزرگ تبریز ۲۰۱۸، نیاز به بازنگری در ساختار این سیستم و رفع مشکلات آن ضروری به نظر می‌رسد و امید است مسئولین شهری در کنار رسیدگی به هزاران مورد مرتبط دیگر با این مناسبت بزرگ، به سیستم حمل و نقل عمومی نیز رسیدگی نمایند!.