



روزنامه صبح غرب کشور

صاحب امتیاز: مسعود جوادندل | مدیرمسئول: سید حسن قشمی | سردبیر: زهره پوروهایی چاپ: پیام رسانه | نشانی تحریریه: همدان، خیابان پاستور، کوچه شهید عزیزیان، پلاک ۵۹

تلفن دفتر مرکزی: ۳۱۳۳۰ - ۰۸۱ | امور مشترکین: ۰۹۱۸۳۱۶۸۵۷۴

صاحب امتیاز روزنامه: ۰۹۱۸۸۱۲۵۴۱ | آگهی‌ها: ۰۲۸۲۵۴۰۰ - ۰۸۱

پيامک: ۰۳۰۰۱۸۱۸۶۰ | ارتباط با تحریریه: ۰۲۸۲۷۲۹۳۹ - ۰۸۱ | دورنما: ۰۳۸۲۸۱۸۴۹ - ۰۸۱

| گستره توزیع: استان‌های ایلام - کرمانشاه - کردستان - مرکزی - همدان |

امام علی علیه‌السلام فرمودند: دانش، میراثی است گرانبهای و آداب، زیورهایی نو به نو و اندیشه، آینه‌ای صافی است.

sepehrgharb_live

Email: sepehrgharb.news@gmail.com

www.sepehrgharb.ir



مرا اسکن کنید

- چهارشنبه ۳۱ مرداد ۱۴۰۳**
- سال هفدهم - شماره ۲۹۲۶**

نماینده‌گی‌های سپهرغرب در استان‌ها

عاطفه آزاد پور (ایلام): ۴۹۰۴ ۹۴۳ ۰۹۱۸

فرزاد منتی (کرمانشاه): ۲۷۲۹ ۱۳۰ ۰۹۱۸

شیرین مرادی(کردستان): ۶۹۸۴ ۸۷۷ ۰۹۱۸

مبینا یاحقی(مرکزی): ۴۹۰۹ ۱۷۹ ۰۵۹۰

سپهرغرب، گروه شهر – عباس سرپیشی؛ هشدارا! همدان تنها شهری با جمعیت و وسعت امروز نیست، بلکه در فردایی نه‌چندان دور، ساختار جغرافیای و جمعیتی آن نیازمند افزایش و توسعه پایدار بسیاری از زیرساخت‌ها، امکانات و غیره بوده و اتوبوس شهری نیز از مطالبات امروز و نیاز ضروری فردای آن است.

تقریباً همه صاحب‌نظران و کارشناسان بر این باور هستند که با توجه به شرایط امروز شهرها و افزایش جمعیت اگر اتوبوس‌های شرکت واحد به‌عنوان جزء اصلی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر درون‌شهری لحاظ شوند و دیگر وسایل حمل‌ونقل به‌صورت مکمل با آن‌ها عمل کرده و مسافران را به مقصد برسانند، نه‌فقط ۸۰ درصد خودروها از سطح شهرها حذف خواهند شد، بلکه کاهش سروصداء، اتلاف وقت مسافران، افزایش کیفیت هوای پاک، حفاظت از زمین، رونق اقتصادی و به‌صورت ویژه افزایش مشاغل محلی اعم از مستقیم و غیر مستقیم را نیز شاهد خواهیم بود.

موضوع این است که چون سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی موقعیت‌های مسابوی برای تمام شهروندان جزا از جایگاه اجتماعی آن‌ها ارائه می‌دهند، بنابراین قابلیت دسترسی و هزینه مناسبی را برای همه شهروندان ایجاد کرده و کیفیت زندگی شهری مناسبی را برای عموم مردم ایجاد می‌کنند. درعین‌حال سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل قانونمندی بیشتر، مطمئن‌ترین روش مسافرت شهری محسوب و در این زمینه اصطلاحاً شماره یک محسوب می‌شوند. ازاین‌رو نه‌فقط بسیاری از افراد سالمند، بیمار یا معلول، بلکه والدین نیز می‌توانند با دغدغه کمتری فرزندان خود را با این وسیله حمل‌ونقل عمومی به مدارس و یا مراکز آموزشی ورزشی، تفریحی و غیره راهی کنند.

صدالبته تحقق این امر مستلزم یک پیش‌شرط اساسی است و آن ایجاد، توسعه و به‌روزرسانی زیرساخت‌های این ساختار است که از افزایش تعداد و نوسازی ناوگان اتوبوس‌ها و خطوط شروع می‌شود و تا ایجاد مسیرهای اختصاصی، ارتقای کمی و کیفی ایستگاه‌ها برای همه مراجعان و تلاش در جهت فرهنگ‌سازی، برنامه‌ریزی در حوزه مدیریت فرهنگی و اجتماعی در این حوزه ادامه می‌یابد.

به دیگر معنا بسط و گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی (البته با توجه به نیازهای رو به افزایش) بیشتر از شعار نیازمند سرمایه‌گذاری، ارائه ایده و طرح‌های کاربردی است و این‌گونه نیست که با توسل به وجود چند دستگاه اتوبوس و ایستگاه کهنه و فرسوده و توقف در یک ساختار ساکن و حفظ موقعیت موجود، فکر کنیم موفق عمل کرده و یا حتی در این زمینه حرفی برای گفتن داریم.

■ پُرمخاطب و کم‌تحرك...

بررسی‌ها نشان می‌دهد که جدا از همه محاسن پیش‌گفته، بسیاری از شهروندان همدانی نیز به مانند دیگر استفاده‌کنندگان از ناوگان حمل‌ونقل شهری و به‌خصوص اتوبوس، سه انتظار اساسی از این ساختار دارند؛ نخست سریع رسیدن به مقصد، دوم امنیت و سوم کاهش هزینه یا همان کرایه.

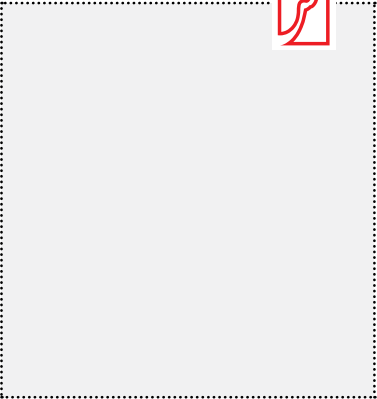
باین‌حال به‌دلیل افزایش تصاعدی و بدون توقف نرخ جمعیت و وسعت‌گیری جغرافیای مسکونی شهر از یک‌سو و عدم توازن موجودی این ناوگان با حجم مطالبات و آهنگ گند به‌روزرسانی کمی و کیفی زیرساخت‌های مبتنی بر نیاز در سوی دیگر، لاجرم باید پذیرفت تا رسیدن به نقطه مطلوب و نسبتاً استاندارد، هنوز راه بسیاری مانده است.

البته این بدان معنا نیست که متولیان و مدیران ناوگان اتوبوسرانی شهر همدان به این مهم توجه نداشته و یا صرفاً به دنبال حفظ حیات این مجموعه بوده و در این مسیر با چالش‌چندانی مواجه نیستند، بلکه فحواى کلام لزوم توجه جدی‌تر به نیازهای امروز و مطالبات فردای شهری است که قطعاً هم به‌لحاظ جمعیتی و هم ساختاری، درحال تغییر بوده و نیازمند یک برنامه تخصصی و آینده‌نگرانه در حوزه ترافیک و حمل‌ونقل شهری است.

توجه به این موضوع از آن حیث دارای اهمیت است که بر پایه نتایج تحقیقات صورت‌گرفته و نیز فرض‌های افزایش، ثبات و کاهش باروری تا سال ۱۴۱۰، پیش‌بینی می‌شود که جمعیت شهری همدان به نرخی نزدیک به یک میلیون نفر برسد که طبیعتاً و برعکس تصور برخی کارشناسان که معتقدند در افق ۱۴۱۳ قرار است تنها با ۳۰۰ دستگاه اتوبوس مشکل حمل‌ونقل عمومی را حل کنند، جابه‌جایی آن جمعیت احتمالی در حداقلی‌ترین نگاه و حتی بدون لحاظ کردن فرسودگی و لزوم از رده خارج کردن خودروهای قدیمی، نیازمند رقمی بیش از این تعداد خواهد بود.

در این خصوص مشاهدات و بررسی‌های میدانی خبرنگاران از یک‌سو و گفت‌وگوهای صورت‌گرفته با برخی شهروندان از سوی دیگر، مؤید این واقعیت است که درحال حاضر و با جمعیم همه داشته‌های بخش خصوصی و دولتی، در شهر همدان کمتر از ۱۳۰ دستگاه اتوبوس درحال فعالیت بوده که نه‌فقط پاسخگوی همه نیازهای شهروندان نیست، بلکه به‌دلیل فشار و استفاده بیش از اندازه نیز به‌سرعت رو به فرسودگی و استهلاک می‌روند.

کاهش تعداد راننده، لزوم خرید و جایگزینی اتوبوس نو با کهنه، افزایش روزافزون هزینه‌های تعمیر و نگهداری، سرویس دوره‌ای و بازاماد این خودروها و نیز تأمل در این‌دعا که جابه‌جایی



مسافر توسط این ناوگان عملاً آورده‌ای برای شهرداری به‌عنوان متولی حمل‌ونقل شهری ندارد و لاجرم همین دلایل روزبه‌روز شرایط را برای این مجموعه بحرانی‌تر می‌کند نیز به جای خود!

■ لزوم توجه به مطالبات و پیش‌نیازها

از آنجا که سیستم حمل‌ونقل شهری برای برطرف کردن نیازهای شهروندان به‌وجود آمده، بنابراین مدیریت شهری همدان نیز باید با عملکرد دقیق در جهت پاسخگویی به این نیازها بر مبنای مطالبات امروز و الزامات آینده، حرکت کند. درواقع یکی از شاخصه‌های رسیدن به توسعه پایدار شهری، گسترش حمل‌ونقل عمومی کارآمد در شهرها و به‌ویژه همدان است که توجه به نقش و جایگاه ناوگان اتوبوس‌های درون‌شهری یکی از این مسائل است.

البته ما بر این باوریم که تمام کارشناسان، صاحب‌نظران، تصمیم‌گیران و مدیران شهری همدان در همه حوزه‌های مسئولیتی و مرتبط با حمل‌ونقل با درک اهمیت این موضوع ضمن تلاش در جهت انجام وظایف و مسئولیت‌های روزمره خود، نه‌فقط به دنبال راهکارهایی برای ارتقا و بهینه‌سازی این ساختار هستند، بلکه با درک نیازها و بایستگی‌ها برای سال‌های آینده نیز برنامه‌هایی را در دستور کار قرار داده‌اند؛ باین‌حال اما تصور می‌شود بهترین نمایه و بایستگی را باید از زبان مردمی شنید که عموماً طی هفت روز هفته و ۱۲ ماه سال به‌عنوان استفاده‌کنندگان دائمی از این ناوگان آن را تحلیل و تجربه می‌کنند.

نکته قابل تأمل این است که در گفت‌وگوها، فحواى بسیاری از صحبت‌ها نه الزاماً گلابه، بلکه پیشنهاد و مطالبه‌گری است؛ موضوعی که نشان می‌دهد امروزه بسیاری از شهروندان ههیم همدانی با رسیدن به یک سطح از بلوغ قابل ستایش فکری، ضمن مذاقنه در همه ابعاد و رعایت عدالت در بیان خواسته‌های خود، علاوه‌بر توجه و اشاره به مشکلات و مسائل بسیار بزرگ مالی و اجرایی‌که ساختار مدیریت شهری برای به حرکت درآوردن چرخ ناوگان عمومی با آن

دست به گریبان است، تأکید دارند که نه‌فقط بقا و ماندگاری امروز، بلکه خدمات‌رسانی به‌روز و بهتر این مجموعه در آینده، هم نیازمند حمایت بالادستی و هم توجه، سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های تخصصی است که کارگزاران استان با لحاظ کردن گسترش جغرافیایی شهر و جمعیت آن در آینده نه‌چندان دور، از هم‌اکنون باید به فکر آن باشند.

در جمع‌بندی نزدیک به ۱۰۰ گفت‌وگوی صورت‌گرفته از سوی خبرنگاران روزنامه سپهرغرب با ۱۰۰ شهروند همدانی (خانم و آقا در مناطق مختلف شهر) درخصوص وضعیت ناوگان اتوبوسرانی و نیز الزامات و بایستگی‌ها، مطالبات و غیره این مجموعه این‌گونه عنوان می‌شود که: – تقریباً صددرصد گفت‌وگوشوندگان بر این باور هستند که اتوبوس بهترین، امن‌ترین و درعین‌حال به‌صرفه‌ترین وسیله نقلیه شهری به نسبت تاکسی و ون است که درصورت افزایش تعداد اتوبوس‌ها و اندیشیدن و اجرای یک برنامه حرکتی استاندارد و قابل اتکا، شاهد کاهش ترافیک و تردد خودهای شخصی و تک‌سرنشین به‌ویژه در شرایط ترافیکی همدان خواهیم بود.

– ۹۱ درصد گفت‌وگوشوندگان معتقد هستند وضعیت اتوبوس‌ها هم به‌لحاظ شکل و ظاهر و هم امکانات داخلی، بسیار بهتر و قابل قبول‌تر از قبل شده و این یک مُسِن قابل تقدیر برای مدیریت شهر همدان است که البته باید این امر حفظ و تقویت شود.

– ۸۵ درصد گفت‌وگوشوندگان در مناطق کم‌برخوردار و متوسط شهر معتقد هستند درحال حاضر تعداد اتوبوس‌ها و خطوط و ایستگاه‌های موجود در شهر همدان کافی نبوده و با جمعیت مناطق همخوانی ندارد که همین امر باعث زمان انتظار زیاد، اتلاف وقت و درهم‌تنیدگی مسافران در ساعات اوج شلوغی می‌شود.

(این موضوع به‌ویژه درخصوص شهرک‌های اقماری همدان از تأکید و تکرار بیشتری برخوردار بود)

– نرخی بالغ‌بر همین تعداد با اشاره به در پیش بودن سال تحصیلی و افزایش تعداد مسافران (دانش‌آموزان) تأکید کردند که باید برنامه ویژه‌ای با لحاظ کردن این افزایش مسافر در دستور کار شرکت واحد قرار گیرد، به‌خصوص آنکه ضمن تقارن تعطیلی مدارس با تاریکی هوا، اتوبوس مطمئن‌ترین وسیله برای جابه‌جایی دانش‌آموزان (به‌خصوص خردسالان و دختران) است.

– در این خصوص برخی گفت‌وگوشوندگان ضمن اشاره به نامشخص و ناهماهنگ بودن برنامه حرکتی اتوبوس‌ها، تأکید کردند که باید این مسئله از نظم و برنامه شفاف‌تری برخوردار شود؛ البته از منظر این شهروندان وجود برخی مسائل غیر مترقیه (مانند ترافیک، خرابی اتوبوس و غیره) هم اجتناب‌ناپذیر بوده و تقصیری را متوجه راننده

یا شرکت واحد نمی‌کند.

– ۸۱ شهروند همدانی با اشاره به افزایش کرایه تاکسی، معتقد هستند با افزایش تعداد اتوبوس‌ها، می‌توان تاحدودی از بار مالی حمل‌ونقل خانواده‌های مناطق حاشیه‌نشین و کم‌برخوردار به‌عنوان بیشترین طیف استفاده‌کننده از اتوبوس، کاست؛ هرچند افزایش قیمت بلیت اتوبوس هم دغدغه برخی افراد حاضر در این مجموعه گفت‌وگوها بود.

– ۷۲ شهروند همدانی عدم توزیع مناسب خطوط، ایجاد نکردن امکانات مناسب در بعضی از ایستگاه‌ها، نبودن ایستگاه‌های اتوبوس در نزدیکی محل زندگی افراد و فاصله زیاد با این ایستگاه‌ها را از مهم‌ترین مشکلات وابسته به سیستم حمل‌ونقل عنوان کردند و خواستار بررسی وضعیت آن‌ها شدند.

– به‌صورت ویژه تعداد قابل توجهی از بانوان شرکت‌کننده در گفت‌وگو ضمن اشاره به سهم خود از اتوبوس‌ها، معتقد هستند در بخش بانوان صندلی‌های کمی وجود دارد و برخی از ایشان با وجود همراه داشتن کودک و یا بار و وسیله، باید تمام طول مسیر را ایستاده طی کنند که این مسئله آن‌ها را با مشکلات زیادی مواجه کرده است.

– ۵۱ شهروند با اشاره به مشکلات مربوط به پایانه خیابان شهدا، فقدان صندلی مناسب را مهم‌ترین معضل این مکان عنوان و اظهار کردند با وجود گذشت چند سال، اما هنوز برنامه مشخصی برای سامان‌دهی این مکان تعریف و اجرا نشده است.

– از دیدگاه همین گروه بسیاری از ایستگاه‌های درون‌شهری نیز فاقد امکانات و فضای مناسب بوده و در شرایط جوی خاص و به‌خصوص فصول سرد و بارش، عملاً هیچ کارکردی برای مسافران ندارد.

– نکته مهم عنوان‌شده از زبان برخی شهروندان، موضوع فقدان زیرساخت و نبودن امکانات استفاده معلولین از اتوبوس‌ها است؛

بدین معنا که بسیاری از معلولین و توانیابان به‌دلیل سخت بودن و نبود امکانات ویژه سوار و پیاده شدن، نمی‌توانند از اتوبوس استفاده کنند. – از منظر ۴۷ شهروند همدانی و براساس مشاهدات ایشان، هنوز داستان تفاوت و تبعیض در اختصاص اتوبوس‌های بهتر با امکانات بیشتر به مناطق پُربرخوردار وجود دارد که این امر با نفس عدالت اجتماعی و حقوق شهروندی، خوانایی ندارد.

– ۳۱ شهروند همدانی بر این عقیده هستند که مدیریت شهری همدان با وجود وعده‌ها و شعارها، هنوز اقدام و برنامه قابل قبولی برای ایجاد و توسعه خطوط ویژه اتوبوس‌های درون‌شهری انجام نداده و این طرح تنها در حد یک شعار باقی مانده است.

– ۲۷ شهروند همدانی از فقدان و یا عدم روشن بودن کولر برخی اتوبوس‌ها در چند ماه اخیر با وجود گرمای هوا گلایه و شکایت داشتند؛ البته به گفته ایشان در فصول سرد گذشته نیز داستان سیستم گرمایشی هم به همین منوال بوده است.

– ۲۲ شهروند همدانی از عدم نظافت و ناخوشایندی کرده و معتقد بودند این مشکل باید به هر شکل ممکن برطرف شود.

– از منظر ۱۲ شهروند با وجود ظرفیت و فرصت، اما در ساختار شرکت واحد (اتوبوس درون‌شهری همدان) هیچ برنامه فرهنگی هنری تأثیرگذار و قابل قبولی جز تبلیغات بازرگانی، دیده و اجرا نشده و این موضوع به‌خصوص در فصول گردشگری که باید شاهد برنامه‌های متنوع‌تری باشیم، مورد غفلت واقع شده است.

– عدم توجه به پوشیدن لباس مصوب از سوی برخی رانندگان، توقف‌های بی‌ضابطه در غیر ایستگاه، نحوه برخورد برخی رانندگان با مسافران، مشکلات مربوط به کارت‌خوان بلیت، تخلفات ترافیکی برخی رانندگان و غیره نیز ازجمله موضوعات عنوان‌شده در این گفت‌وگوها بود.