



یادداشتی بر وضعیت اسفبار پارک سوار آزادی پایتخت

## آیا شهرداری می داند؟

حسین عمادی اشتهانی

فرایند دگرگون سازی ساختار اقتصادی جوامع انسانی، به همراه رشد جمعیت شهرهای رو به توسعه، مناسبات و شرایط جدیدی را در اسکان مردم ایجاد کرده است. به دنبال پیشرفتهای حاصل آمده در نیم قرن اخیر، جامعه شهری، به سان خوشه ها و دوایری پیرامونی محورهای زیستی خود، هر دم به سوی کانونهای مدیریتی و اجتماعی و لایه هایی دورشونده، به منظور ایجاد مناطق مسکونی و صنعتی، نظم و نسق یافته و سازوکار خود را بر پایه های جدایی مناطق تجاری و اداری از حوزه های مسکونی و تولیدی انتظام بخشیده است. افزایش بی رویه و غیرقابل مهار ارزش زمین و ساختمان، در کانونهای مرکزی دوایر اصلی، ساختارهای بلندمرتبه سازی به منظور ایجاد دفاتر و مجتمعهای اقتصادی و اداری را الزامی ساخته است. در این فرایند، در بسیاری از جوامع امروزی، به همان اندازه ای که از شعاع دوایر اصلی مناطق کانونی فاصله گرفته می شود. در امور فرهنگی و رفاهی و به تبع آنها در ارزش ملک و زمین و ساختمانها هم تفاوتها و اختلافات فاحشی ایجاد می شود. در شرایط و وضعیت کلان شهرها، بیرون بردن مناطق مسکونی از درون ابرشهرها، به همراه رشد و گسترش شهرکهای اقماری، با ایجاد فاصله هایی به منظور فراهم آوردن حاشیه هایی امنیتی و مبتنی بر آینده نگریمهای منبعث از احتمال دستیابی و برخورداری از ثمرات تکنولوژیهای آتی از جمله امور اجتناب ناپذیر و پدیده هایی شکل گیرنده محسوب می شوند. با چنین اوصافی وضعیت ساکنان شهرکهای اقماری که ریشه های اقتصادی و دلایل حضور و پابرجا بودنشان، وابستگی به کلان شهرهای مادر است، موقعیتهای متفاوتی را در جوامع انسانی گوناگون رقم زده است. در بدوی ترین استنباط و طرز تلقی به این مردمان، به سان برده هایی که در خدمت اربابان کلان شهرهای مادر هستند، نگریسته می شود.

به نظر می رسد در آینده ای دور و یا نزدیک، هیچ راه حلی برای خدمات رسانی به افراد، در شرایط کلان شهرها، جز آنچه که تا امروز شکل گرفته است، فراهم نمی آید. ارتباطات، خریدها و سفارشهای از راه دور، تنها تعداد دفعات مراجعه به مراکز اصلی را کاهش

می دهند، اما از ضرورت وجود و برپایی آنها نمی کاهند. هسته های مرکزی کلان شهرها، حداقل در آینده ای قابل تصور و در دسترس، همچنان در مراکز دوایر پیرامونی پابرجا می مانند و انسانها می بایست در شهرکهای اقماری، به گونه هایی متفاوت سکنا گزینند.

هنگامی که از کلان شهرها صحبت به میان می آید، بی تردید یکی از سوالهای متبادر بر اذهان، زمینه های مناسب حمل و نقل و تردد به شهرکهای اقماری و خطوط انتقال مسافربری در تمامی ابعاد خواهد بود. می بایست راه کارهایی در نظر گرفته شده باشد که ساکنان شهرکهای اقماری در کمترین زمان ممکن و با سهولت هرچه تمام تر، ابتدا از شهرکهای پیرامونی به ترمینالها و مراکز انتقال اصلی و سپس خطوط منشعب درون شهری دسترسی و توانایی استفاده و جابه جایی سهل الوصول و کم هزینه را بیابند.

نظری به وضعیت پارک سوار میدان آزادی، به عنوان عملکردی عینی، راهگشا خواهد بود. باید توجه داشت، شرایط پارک سوار میدان آزادی و حاشیه های پیرامونی اش، وضعیتی است که در آینده ای دور و یا نزدیک در تمامی کلان شهرها ایجاد و حادث خواهد شد.

با وجودی که در اکثر ایستگاههای اتوبوس در داخل شهر تهران، برای استقرار منتظران، سکوهایی سایبان دار قرار داده شده است، اما در سایت و ترمینال پارک سوار میدان آزادی، هیچ سکویی جهت نشستن و آسودن خستگان و حفاظتی که آنها را از گزند باد و باران و آفتاب و سوز و سرما محافظت کند، تعبیه نشده است.

تبعیضی که در این سامانه انجام گرفته، حتی مشمول ترمینال اتوبوسهای درون شهری هم شده است. باورکردنی نیست که گردانندگان این ناوگان، در هر کجای شهر، حتی در پرت ترین خیابانها، مسافران را لایق داشتن ایستگاه و نیمکتی جهت نشستن و سقفی از برای محافظت دانسته اند، اما پرازدحام ترین مکان تردد و حمل و نقل عمومی درون شهری را بی هیچ تفکری به امان خدا رها کرده اند.

به راستی رفع عطش هزاران کودک و طفل خردسالی که هر روزه از این مکان، در فصول متفاوت، خصوصاً در دل تابستان و آفتاب تموز سینه سوز عبور می کنند، با کیست؟

به همین قیاس، در سایت خروجی هم، مسافران از هیچ گونه امکاناتی برخوردار نشده اند. صدها هزار نفری که هر روز پس از انجام کارهای عموماً سخت، خسته و پریشان با عوض کردن چند مسیر طولانی و پُرازدحام اتوبوسهای درون شهری، خود را به این ترمینال می رسانند، همچنان می بایست در صفهای ده ها متری، دقایق بشماری را در انتظار حرکت اتوبوسهای فرسوده دودزا، بر پاهای خسته و ناتوان خود، نظاره گر تبعیض مدیران اجرایی باشند که خود احتمالاً هرگز از این سامانه استفاده نکرده اند.

با در نظر گرفتن حرکت لاینقطع اتوبوسهای اکثراً اسقاطی و فرسوده از میان این خطوط، امنیت جانی و مالی استفاده کنندگان هم به مخاطره افتاده است. کافی است کودکی و یا فرد سالخورده ای، در اثر تراکم و تردد بی وقفه جمعیت و یا سهل انگاری، از روی این باروهای بتونی بی حفاظ به عقب یا جلو پرتاب شود، تا ناگهان خود را با اتوبوسی در حال حرکت و یا در زیر تابرهای اکثراً صاف و بی عاج گرفتار بیابد.

هنگامی که یکی از اتوبوسهای خطوط داخلی این شرکت به حرکت درمی آید، عملاً از همان ابتدا نه تنها تمامی صندلیهایش اشغال می شود، بلکه حداقل صندلیها در راهرو اتوبوسها هم از کثرت و تراکم انسانها به هیئت تونل وحشتی تبدیل می شود.

از تابرهای صاف و بی عاج و پیکره بندی لقی لقی و متزلزل این اتوبوسها که بگذریم، مشخصات درونی آنها، چندان انگیزتر و هراسناک تر است. عموماً در و پنجره های این اتوبوسها بر روی هم چفت و بست نمی شوند و در طول رهسپاری با آنها، هر لحظه بیم آن می رود که دری از جا کنده و یا شیشه پنجره ای که باز یا بسته نمی شود - در اثر سقوط در چاله های مسیر که با نداشتن کمک فنرهای سالم، اتوبوسها را به هوا می جهاند و سپس بر زمین می کوبندشان، شکسته و یا از جای بیرون رانده شوند. معلوم نیست چه مقامی و از کدامین وزارتخانه می بایست سری به درون این اتوبوسها بزند و وضعیت تکه پارچه های کثیف و آلوده و چرکی را که به عنوان پرده در کنار این پنجره ها و شیشه ها آویزان شده و در طول راه مرتباً به سر و چشم همسفران برخورد می کنند، مشخص گرداند.

تا اینجا کار را شاید بتوان به نوعی نادیده گرفت، اما دیگر باید تکلیف صندلیهایی را که به عمد، کوچک و در تمامی سطوح ساخت و ساز و هویت جدیدی پیدا کرده اند، روشن کرد. این نیمکت ها، با ابعاد تازه ای در طول و عرض و حجم و ارتفاع، به سفارش صاحبان اتوبوسها ساخته شده و به جای صندلیهای اصلی استاندارد در درون این قوطیها تعبیه شده اند، به

گونه ای که دیگر دو انسان معمولی نمی توانند به راحتی در کنار همدیگر بر روی این نیمکتها بنشینند و یکدیگر را آزار ندهند.

معمولاً نیمی از بدن و نشیمنگاه فردی که در طرف راهروی میان اتوبوس قرار دارد، از روی صندلی خارج و در هوا معلق مانده است. نفر دوم هم که در کنار پنجره جای دارد کمتر آزار و صدمه نمی بیند، زیرا صاحبان اتوبوسها در جهت حمایت از ابتکار صندلیهای خودساخته شان، تسمه هایی فلزی و سرتاسری را در کنار نیمکتها به بدنه اتوبوسها پرچ کرده اند که در طول راه شانه شخصی را که به آنها فشرده می شود، می فرساید.

جالب است که این قبیل ابتکارها و تدابیر آزاردهنده پول ساز، بدینجا هم پایان نمی پذیرند. مالکان برای آنکه بتوانند در هر سفر چند سرنشین را هم به تعداد مسافرانشان بیفزایند، یا با کاستن از عرض صندلیها و تقلیل دادن فضایی که می بایست پاهای سرنشینان در میان آنها قرار و آرامش و استقرار یابند، چندین ردیف نیمکت اضافه را هم در دو طرف اتوبوسها به تعداد صندلیهای مجاز و استاندارد افزوده کرده اند. این وضعیت موجب شده است که تعداد صندلیها و بالطبع سرنشینان اتوبوسها، در ردیفهای نشسته هم، بیش از حد مجاز و خارج از ظرفیتهای استاندارد حمل و نقل این قبیل وسایل نقلیه عمومی درآید. در چنین شرایطی حتی اگر نشسته باشید یا معلق در هوا، یا فشرده به تسمه ای آهنین، در چنبره ای گرفتار آمده آید.

نوع دیگری از آزاررسانی و بی توجهی به حقوق اولیه شهروندان استفاده کننده از این وسایل، در نحوه چین، انباشتن و متراکم کردن انبوه مسافران در طول راه نمودار می شود. هر اتوبوسی در ایستگاه مبدأ - ترمینال پارک سوار میدان آزادی - ابتدا آنقدر معطل می ماند تا کلیه صندلیهایش اعم از سالم و شکسته - از مسافران منتظر معترض پریشان احوال، انباشته گردد و سپس همچون ماشین دودی عصر ناصرالدین شاه، سفیرزان و زوزه کشان به راه می افتد. در طول مسیر، چه در اتوبان و چه در خطوط کمربندی و چه در تقاطعها، هرکجا که تک مسافری هم ایستاده باشد، اتوبوس توقف می کند. اولین ایستگاه نظام مند و به رسمیت شناخته شده در ابتدای جاده کمربندی قبل از جایگاه عوارضی سابق، با ردیف سکوهایی تازه تعبیه شده اش، محل کارزار است. اتوبوس که لبریز از مسافران است، این بار برای نفرگیری به صورت مسافران سرپایی، توقف و بارگیری می کند.

وضعیت انباشته کردن و چلانیدن انسانها به

یکدیگر، از سوی دیگر هم همه روزه دنبال می شود. به طور مثال از ایستگاه اتوبوسرانی شهرک فردیس، هر ده دقیقه اتوبوس به حرکت درمی آید، اما این نظم محاسباتی به شکلی دیگر کژ و معیوب می شود. اتوبوسی که از فلکه پنجم فردیس و ترمینال موقتی که به صورت ایستگاهی فاقد هرگونه وسایل و امکاناتی - حتی دیوار و حصار و و نرده ای یا نیمکتی یا سرویس بهداشتی و یا حداقل قطعیت تملک ملکی تثبیت شده است هرروزه محل منازعات مالکان متعرض نباشد - به حرکت در می آید، دقیقه ای بعد در آن سوی میدان مجدداً متوقف می شود تا مسافران را که حال یا وقت آن را نکرده اند که به محل ایستگاه مراجعه نمایند، به هر شکلی که می تواند سوار کنند.

خوش ذوقی برخی از رانندگان، برای چنین دفع الوقتیهای کاسبکارانه، شعار و پلاکارد هم ساخته است. در اتوبوسی، بر فراز سر راننده بر صفحه ای پلاستیکی، چنین احکامی نقش زده شده است: "ما حافظ جان شما هستیم، نه کار شما!"

راه حلهای اجرایی و نظارتی و ممانعتی که موجبات تحقق یافتن امنیت و آسایش و رفاه حال عموم استفاده کنندگان از این وسایل نقلیه عمومی را فراهم می آورند، بسیار ساده و حصول و دستیابی به آنها به راحتی امکان پذیر است.

یک. شمار قابل ملاحظه ای از شهروندان در موقعیت کلان شهرها، هر روز بیش از چهار ساعت از وقت و زندگی و انرژی خود را در تردد با وسایل نقلیه متفاوت مصروف می دارند و می بایستی در طی این زمانها از حداقل آسایش و امنیت و اعصابی متعادل برخوردار باشند.

دو. نشستن و تعادل داشتن و عدم نگرانی از نحوه رانندگی رانندگان در حین طی کردن جاده ها و مسیرها، به منظور تمدد اعصاب و کسب انرژی مجدد، حق هر شهروند در ترددی است.

سه. سرعت مناسب و مجاز وسایل نقلیه عمومی و زمان ایاب و ذهابی که از قبل قابل محاسبه و پیش بینی باشد، اساس کار و زندگی و فعالیتهای اجتماعی مستمر به منظور ایجاد و برقراری روابطی مطمئن از جانب شهرکهای اقماری به سوی کلان شهرها و برعکس، محسوب می شود.

چهار. ایستگاه مبدأ و مقصد، می بایست کاملاً تعریف شده و معلوم و مشخص گردد و هرگونه توقفی در طول مسیر، به عنوان خسارت و ضرری عمومی، قابل پی گیری و مجازات باشد. به شکلی که افراد درون این وسایل هر لحظه مجبور به اعتراض و درگیری با رانندگان و کارکنان آنها نگردند.

پنج ایستگاههای فرعی و بین راهی، با دیگر وسایل نقلیه می بایست خدمات رسانی شوند، به گونه ای که هر اتوبوسی از ایستگاه مبدا تا ترمینال مقصد، توقفگاهی نداشته باشد. این امر ضروری چه از سوی مسافران و چه از جانب رانندگان به سان قانونی عمومی می بایست پذیرفته و لحاظ گردد. هر چند که برخی از مسافران توقف بر سر خیابان یا میدان خود را همواره خواستارند، اما ضرورت در نظر داشتن منافع جمعی و واقعیات زیستن در شرایط کلان شهرها - شیوه های صحیح ترددی به همراه برخورداری از امکانات فعال و پرشتاب ترمینالها - لزوم به کارگیری وسایل نقلیه دیگری را در فواصل کوتاه بین مسیرها، آشکارا و مبرهن و محرز کرده اند.

شش: هر اتوبوسی تنها مجاز است به تعداد صندلیهای استاندارد خود، پذیرای مسافران باشد. ایستادن به هر شکل و در هر کجای اتوبوس ممنوع است. این امر نه تنها به علت برخورداری از حداقل ظرفیت امنیت حانی و جلوگیری از امکان بروز سوانح

و خطرات غیرقابل پیش بینی و مهار تردهای پرسرعت و طولانی مدت است، بلکه عمل نکردن به این روش، چون موجبات دغدغه و نگرانی و خستگی افراد استفاده کننده را پدید می آورد، با فرهنگ ایاب و ذهاب و حمل و نقل کلان شهرها، هیچ گونه همخوانی و سنخیتی، نداشته و ندارد.

هفت: کلیه تجهیزات و ملزومات درون اتوبوسها، می بایست برابر با استانداردهای مورد تصویب نهادهای قانونگذار در ارتباط با ترابری و وسایل نقلیه عمومی باشد. داشتن بخاری، پرده های مناسب، پنجره ها و شیشه هایی که باز و بسته شوند، درهایی که به سهولت گشوده و چفت و بست شوند، جملگی از دیگر بدیهیات ضروری و اولین شروط به حرکت درآمدن این وسایل می باید تلقی شوند و بازرسان در ایستگاهها و ترمینالهای مبدا و مقصد هر روزه کنترل و بازرینی کنند.

اگر تمامی شرایط و وضعیت اتوبوسهای حمل و نقل مسافر به شهرکهای اقماری بهبود و تعالی یابد، باز سر دیگر این ماجرا در درون پارک سوار میدان آزادی، که بر ذمه شرکت واحد اتوبوسرانی است، باقی و پابرجا می ماند و این، آن سری است که کاملاً در انحصار شرکتی دولتی است و از حیطة کاری و شرح وظایف بخش خصوصی و مالکان جزئی به دور است.

ترمینال پارک سوار میدان آزادی، شاید اولین سامانه ای در جهان باشد که با نقشه و اهدافی اصولی، طراحی و اجرا و بی هیچ وسیله و امکاناتی، در حد میدانگاهی بی آب و برق و انتظامات رها شده است. در این فضای گسترده، هیچ نوع

تیر چراغ برق و لامپ و پروژکتور و وسایل روشنایی تعبیه نشده است. در هیئتی که از ابتدای غروب آفتاب، ظلمتی رعب آور بر تمامی این مجموعه سایه گستر می شود. با در نظر داشتن این مسئله که حداقل تا چند ساعتی پس از غروب آفتاب و دامن گستردن شب و تاریکی، این ترمینال همچنان به کار مسافربری اشتغال داشته و دارد، باید پرسید چرا مسئولان حتی به گونه میدانگاهی کوچک و پرت افتاده در دل و اعماق شهر، به آن توجهی مبذول نداشته اند؟

اگر کورسوی روشنایی چند دکه و معازه های حاشیه ای این مجموعه، که در اختیار اجاره دادن شهرداری است نبود، ظلمتی محض همچون میادین شهرهای طاعون زده قرون وسطایی، بر این گسترده حاکم می شد. معلوم نیست تکلیف روشنایی و وضوح بخشیدن به منظر چشمان خسته ای که در سوز و سرما و شتاب و عجله دست یافتن به اتوبوسها، در نوسان و جهشهای دائمی بر فراز معاکها و سکوهای سیمانی این ماتمکنده، نگران و هراسناک در پروازی متزلزل و شکننده گرفتار و اسیر شده اند، با که و چگونه خواهد بود. ترمینالی که به صورتی مستمر و پیگیرانه و در تمامی فصول، حداقل تا ساعت ده شب در ازدحام جوی پرشتاب و رو به رشد، به فعالیت و خدمات دهی مشغول است.

به راستی رفع عطش هزاران کودک و طفل خردسالی که هر روزه از این مکان، در فصول متفاوت خصوصاً در دل تابستان و آفتاب تموز سینه سوز عبور می کنند، با کیست؟

دیگر نیازهای ضروری و میرم بهداشتی مردمان چطور؟ آیا شهروندی که دو ساعت در راه بوده است و حال احتیاج به سرویس بهداشتی دارد، برای رفع این مسئله، می بایست چند ساعت دیگر تأمل نماید تا به محل کار خود برسد و یا به شهرک و جای اقامتش بازگردد؟

آی کاش می توانستم /

یک لحظه می توانستم /

حنانان را گرد شهر بگردانمشان /

تا با دو چشم خویش ببینند /

که در پارکها /

حداقل دستشوییها نظم و ترتیبی دارند /

و فرد مسئول با پیش دستی ملامینی در پیش /

در انتظار کرم دستانی است /

و نه با لحنی معترض و باجگیرانه و پرخاشجوا /

دست بر یقه شان می آویزد \* ■

## سیستم نظارت و مکان یابی خودرو معبه سیاه



قابل استفاده توسط:

- شرکت های معتبر حمل و نقل
- مالکین
- سایر شرکت های خدماتی

شرکت سامانه های ارتباطی هوشمند

تهران، قیابان میرزای شیرازی، بالاتر از مطهری، کوچه شهدا

پلاک ۵ طبقه سوم واحد ۹

فکس: ۸۷۰۰۵۷۰

تلفن ۳-۸۷۰۸۵۱۰

www.ITSysco.net

