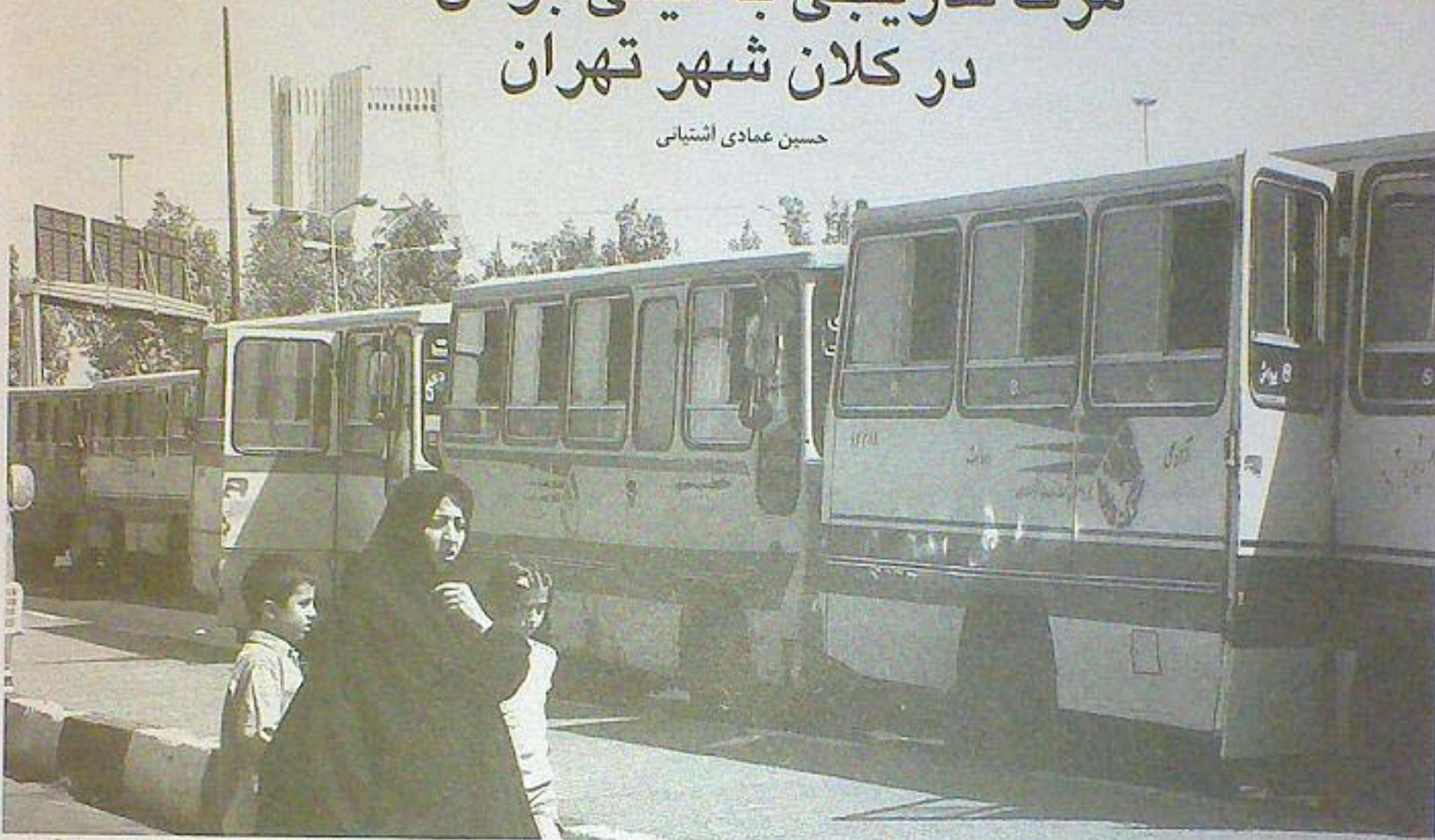




قابل توجه شهردار و مسئولان شرکت واحد:

# مرگ تدریجی با مینی بوس ها در کلان شهر تهران

حسین عمادی اشتیانی



سه سایت ایستگاهی ترمینال پارک سوار آزادی، به منظور نقل و انتقال صدها هزار مسافر دائمی و هر روزه شهرکهای اقماری، در گونه های متفاوت و در قالب شرکتهای دولتی و مالکان بخش خصوصی بر این مهم همت گمارده اند. شرکت واحد اتوبوسرانی - شرکتی دولتی - با دهها دستگاه اتوبوس خود، در سامانه ای مستقل، رفت و آمد به داخل کلان شهر تهران را تحت پوشش دارد. در نیمه دوم ترمینال آزادی، دو سایت مجاور هم، با عنوان: مینی بوسرانی تحت نظارت شرکت واحد اتوبوسرانی - مالکان بخش خصوصی - که گروهی با دهها دستگاه مینی بوس مضمحل، الباقی مسافران را در خطوطی ویژه به درون کلان شهر تهران هدایت و راهبری می کنند و در سوی دیگر، این بار با خیل عظیم اتوبوسهای فرسوده ای مواجه می شویم که باز هم با نقش همین عنوان بر بدنه، مسافران را از شهرکهای اقماری به این سامانه عودت می دهند و یا به شهرکها منتقل می کنند.

تعداد خطوط مینی بوسرانی و مسیرهایی که این وسایل تحت اختیار خود گرفته اند، بسیار زیاد است. از میدان تجریش و رسالت و پل سیدخندان گرفته تا بزرگراه همت و حنت آباد و دیگر انشعاباتی که زاینده وجود کلان شهر گسترده ای همچون تهران است. با

هنگامی که در پهنه گسترده ترمینال پارک سوار میدان آزادی، با سایتی مجزا برای مینی بوسرانی، لیکن مجاور با سامانه اتوبوسهای شرکت واحد اتوبوسرانی مواجه می شویم، انتظار داریم که این تیرهای حقوقی، ضمانت اجرایی و حوزه مفهومی خود را هم آشکار سازند. ترمینال پارک سوار میدان آزادی، از سه سایت مجزا و همجوار با یکدیگر تشکیل شده اند که خود عینیت یافتگی مجموعه گسترده ای را عیان می کند که می بایست مطابق با ضروریات کلان شهر تهران، جوابگوی خیل عظیم مسافرانی باشد که هر روزه از شهرکهای اقماری به سوی پایتخت روان می شوند و آخر الامر در ساعاتی متفاوت و تا دیرگاه شب، از این سامانه به سوی سرای و کاشانه های خود مراجعت می کنند. در شماره ۲۴۵ ماهنامه صنعت حمل و نقل، شرحی مجزا از وضعیت ناوگان اتوبوسرانی شهرکهای اقماری که به ترمینال پارک سوار آزادی ملحق می شوند، بیان کردیم و حال، نمایی از چگونگی شرایط مینی بوسرانی این سامانه و ترمینالهای کوچک و بزرگی که در دل کلان شهر تهران، به صورتی خودجوش و غیراستاندارد، رشد و عینیت و شکل یافته اند، ارائه می شود.

در گرمای نفس گیر تابستان، هنگامی که در کنار پنجره ای جای می گیرید، امید دارید که شیشه پنجره را به راحتی بگشایید تا حداقل بتوانید نفسی تازه کنید. اما معمولاً این خواسته محقق نمی شود. اگر دست به پرده های پنجره ها بخواهید بزنید، نمی توانید از کراهتی که این تکه پارچه های کثیف و آلوده و چرب به شما تحمیل می کنند، خودداری نمائید

این همه، نقطه عزیمت هر کجا که می خواهد باشد، اگر قصد استفاده از این مینی بوسها را دارید، قبل از هر چیز می بایست به کیفیت این نقل و انتقال توجه داشته باشید. ابتدا باید پذیرفت برخلاف وعده ای که با تئوری حقوقی که بر بدنه این مینی بوسها درج شده است، ناظر و نظارتی در کار نیست. یا اگر هست، آن قدر نامحسوس است که هویتی نمی یابد. قرار نیست تعداد سرنشینان این مینی بوسها، حتی در ترمینالهای مبدأ و مقصد، برابر با تعداد صندلیهای شکسته و سالم باشد. مسافران به هر شکلی که بتوانند از باریکه راهرو میان صندلیها استفاده می کنند و حتی اگر شده در کنار راننده و در روی جعبه دنده و داشبرد و پادری پلکانی، جای می گیرند.

وضعیت پنجره ها، پرده ها و روکش صندلیها هم معلوم است. در گرمای نفس گیر تابستان، هنگامی که در کنار پنجره ای جای می گیرید، امید دارید که شیشه پنجره را به راحتی بکشاید تا حداقل بتوانید نفسی تازه کنید. اما معمولاً این خواسته محقق نمی شود. اگر دست به پرده های پنجره ها بخواهید بزنید، نمی توانید از کراهتی که این تکه پارچه های آلوده و چرب به شما تحمیل می کنند، خودداری نمائید. پارگی روکش صندلیها، آلوده بودن آنها، یا اصولاً صندلیهایی که دیگر به کف مینی بوسها اتصال محکمی ندارند و یا پشتی آنها آن قدر به عقب خم شده است که پاهای مسافر بخت برگشته پشت سری را له می کنند، از بدیهیات معمولی شمرده می شوند.

شمایل بیرونی این مینی بوسها هم، همچون مشخصات درونی آنها، از کیفیت نظارتی بخش دولتی بر عملکرد بخش خصوصی حکایت می کنند. به راستی این وسایل فرسوده دودزا، در سال چند بار بازمینی می شوند؟ وضعیت اتاق، کف و سقف آنها، رنگ بدنه، شرایط احتراقی موتور آنها و مقدار تولید و پخش انواع آلاینده های سمی همچون منواکسید کربن، آیا کنترل می شود؟ کیفیت و سلامت تایرها چطور؟ آیا این مینی بوسها، همچون دیگر انواع خودروها، می بایست کارت معاینه بدنه و موتور داشته باشند؟ کنترل کیفیت و صدور کارت تأیید به منظور دادن مجوز و اجازه اشتغال به کار، در مورد آنها الزامی است؟

اختصاص سائیتی ویژه در ترمینال آزادی، به همراه خطوطی تعیین مسیر شده، به معنای پذیرفته شدن عملی و قانونی بخشی از حمل و نقل درون شهری با این مینی بوس هاست. نه تنها از درون و به مقصد ترمینال آزادی این مینی بوسهای اکثراً فرسوده به حرکت در می آیند، بلکه در داخل کلان شهر تهران هم، مسیرهای متفاوتی با همین گونه وسایل، خدمات رسانی و سرویس دهی می شوند.

کافی است نگاهی به تراکم و انباشتن مسافرنی که هر روز با وضعیتی دلخراش، در گونه های خمیده و قور کرده و ساردینی، با مینی بوسهایی که از بیج شمیران و ابتدای خیابان شریعتی، رهسپار خیابانهای پاسداران و پل سیدخندان و یا دیگر نقاط کلان شهر تهران می شوند بیفکنید، تا دچار هراسی همانند تماشای بازسازی تصاویر سینمایی رنج و عذاب و مشقتهای انبارهای خوف انگیز کشتیهای حمل بردگان به مقصد قاره جدید شوید. در این مینی بوسها به سبب نزدیکی و فشردگی خانمها به آقایان و پرس کردن کودکان و سالخوردهگان در تنگنای خم کننده باریکه راه راهرو میان صندلیها، عموماً مسایل اخلاقی و رفتاری و شخصیتی هم، تحت الشعاع توجیه شعار رسیدن به هر بهایی قرار می گیرند.

آنچه که در امر تردد در موقعیت کلان شهرها، حائز اهمیتی ویژه است، مسئله زمان است. به علت طولانی بودن فواصل مابین نقاط کانونی و کندی سرعت حرکت و نار ترفیکی و تعدد دفعات ایاب و ذهاب درون شهری، زمان بندی برای ایجاد ارتباطات کاری و دستیابی به کوتاه ترین مسیرها، با استفاده از ترمینالهای درون شهری و خطوط کمربندی و اتوبانها، امری ضروری و غیرقابل اجتناب است. در چنین شرایط هنگامی که از وسایل نقلیه عمومی استفاده می شود، حداقل می بایست برآوردی تقریبی از مدت زمانی که فواصل مورد نظر را طی می کنید، به عنوان پیش فرض عملی و حقیقی در ذهن داشته باشید.

گروهی از وسایل نقلیه عمومی، مثل مینی بوسها، با آنکه عملاً در خطوط کمربندی و اتوبانها عبور و تردد می کنند، همچون تاکسی، در هر تقاطع و در طول هر خیابان و مقابل هر ساختمان و مجتمع اداری و پزشکی و یا به صورتی بی وقفه، بنا به درخواست سرنشینان و یا دست تکان دادن مسافران کنار خیابانها، می ایستند و افراد را سوار یا پیاده می کنند. کافی است یک بار از خطوط مینی بوسرانی که در بیج شمیران به مقصد تجریش و پاسداران و یا پل سیدخندان آغاز به حرکت می کند استفاده کنید، تا به خوبی متوجه وضعیت غیرقابل قبولی که هیچ مناسبتی با خطوط ویژه ای که از قبل برای آنها حتی ایستگاههای معینی را، با جایگاههایی رسمی، سکو و تابلودار برقرار کنند، بشوید.

این وضعیت برای ساکنان شهرکهای اقماری که می بایست هر روز ابتدا خود را به ترمینالهای اصلی برسانند و سپس در درون بافت شهری با تعویض چندین وسیله و طی مسیرهایی طولانی به سر کار برسند، مسئله ای حیاتی است. به عنوان نمونه، در خط اتوبوسرانی فردیس به مقصد ترمینال پارک سوار میدان آزادی، اتوبوسها پس از عبور از فلکه پنجم وارد

سربالایی بلوار اصلی می شوند. حرکت لاک پشتی این اتوبوسهای فرسوده، با دنده سنگین، مسیری را که علی القاعده تا انتهای فلکه اول و ملحق شدن به بزرگراه کمربندی، می بایست ظرف کمتر از ۱۰ دقیقه پیموده شود، با صرف زمانی بیش از ۴۰ دقیقه - به علت توقفهای پی در پی که از یکدیگر تنها چند متری فاصله دارند - آغاز و اجرا و دنبال می کنند. نه تنها در هر فلکه و بین فلکه ها، ایستگاههای رسمی و دائمی برقرار شده است، بلکه در طول مسیر هم، هر مسافری که دستی بلند کند یا نکند، اتوبوس برایش متوقف می شود. اینکه اتوبوسها تا رسیدن به انتهای بلوار اصلی فردیس، چند بار متوقف می شوند و مجدداً با انباشتن مسافران ایستاده و فشردگی به یکدیگر، بار دیگر به حرکت درمی آیند.

پس از جابه جایی و نقل و انتقال با این گونه وسایل منسوخ، عاقبت در درون کلان شهر تهران، می بایست از ترمینالهای دیگری بهره جست. ترمینالهای خلق الساعه - بر اساس ضرورتهای جوانگویی به متقاضیان هر دم افزون تردد در فضای درون شهری - در نقاط عدیده ای از کلان شهر تهران، ایجاد و برقرار شده اند. از آن جمله می توان از ترمینالهای میدان ونک و میدان انقلاب و به شیوه ای خودساخته و خودمحور، همچون زیر و اطراف پل سیدخندان را نام برد. این گونه ترمینالها نه تنها مسیرهای درون شهری را به عنوان ایستگاههایی چند انشعابه تحت پوشش و در اختیار گرفته اند، بلکه حلقه های اتصال کوچک تر سامانه های اصلی همچون ترمینال پارک سوار میدان آزادی به شمار می آیند.

تابسامانیهای ترمینالهای خودجوش، به علت عدم برنامه ریزیهای اولیه و تهیه نقشه ها و اهداف کاربردی، معضل ساختاری است. فی المثل در طول و عرض زیرپایه های پل سیدخندان، انواع ایستگاههای تاکسیرانی خطی و خطوط مینی بوسرانی، تشکیل و تجمع یافته اند. اینکه این مجموعه در روز و شب، سرویس دهنده به چه تعداد از مسافران است، به درستی معلوم نیست. هیچ گونه آمار و ارقام دقیق و مدونی که بر ماهیت عملکرد این بخشهای پراکنده دلالت داشته باشد، در دست نیست. زیرا اصولاً حفاظ و شبکه و سائیتی محصور در کار نیست. در هر گوشه و کنار و با استفاده از جداول هر تقاطع و حاشیه خیابانی، تعداد کثیری از مسافرکشهای رسمی و غیررسمی به امر حمل و نقل درون شهری مشغول هستند. با این همه، حتی یک سرویس بهداشتی برای این خیل عظیم مسافران و رانندگانی که هر روز و به صورت تمام وقت در این مکان و یا در خیابانهای محاور به کار و ایاب و ذهاب دائمی اشتغال دارند،

نیست.

شاید گمان و تصور گروهی بر آن باشد که مسافران با اندکی صبوری و صرف دقایقی تأمل، آخر الامر به محل کار خود یا کاشانه خویش خواهند رسید و ساختن چنین اماکنی ضروری نیست. هنگامی که حتی در ترمینال پارک سوار میدان آزادی، که کاملاً آگاهانه و با طرح و برنامه و نقشه های مدون ساخته و پرداخته شده است، تنها توالت عمومی آن، ماههاست که بسته مانده و لزوم احیا و بازگشایی آن به محاق نسیان و فراموشی سپرده شده است، دیگر تکلیف ساختن چنین اماکنی در محلهایی که از قبل برای آنها چنین نقشه ها و امکاناتی در نظر نگرفته شده است، روشن است.

حال، تصور شرایط و وضعیت ساکنان شهرکهای اقماری که با صرف زمانی بیش از دو ساعت، ابتدا خود را به ترمینال پارک سوار میدان آزادی رسانده اند و با درهایی بسته مواجه شده اند و با فوریت و با استفاده از اتوبوسهای شرکت واحد یا مینی بوسها خود را به دیگر ترمینالهای درون شهری مرتبط کرده اند و در آنجا هم بار با نبود حتی دری مواجه شده اند و تازه می بایست به دیگر خیابانها و مسیرهای درون شهری بیبوندند، دشوار نیست. زمان تحمل و کش و قوس و عذاب برای چنین افرادی، دقایق نیست، بلکه ساعتهاست. اما در این کشاکش، نحوه ایاب و ذهاب و فشردگی در طول مسیرها هم، خود حدیث مجمل دیگری دارد. یکی از اساسی ترین سئوالهای مطرح، مربوط به قوانین و چگونگی شرایط حمل و نقل شرکت مینی بوسرانی تهران و حومه، به همراه تعیین ظرفیت و حد نصاب گنجایش این وسایل است. به نظر می رسد، چون سازمان نظارتی که حداقل براساس عنوان حقوقی، بر عملکرد این وسایل اشراف دارد، خود تعریف مشخصی از گنجایش و نحوه جابه جایی مسافرانش را ندارد، عملاً آنان را هم در کار خود مختار و بنا به سلاقی و کسب درآمد و پول سازی، رها و آسوده خاطر گذاشته است.

شرکت واحد اتوبوسرانی تهران، هیچ گاه ضابطه مشخصی بر مبنای استانداردها و گنجایش و ظرفیت اتوبوسهای خود نداشته و ندارد. تا آنجایی که بتوانند و امکانی برای آنها باشد، مسافران را به یکدیگر می فشارند. بدین گونه اخلاقاً نمی توانند به جز آنچه را که خود سرمشق رفتارها و اعمال خویش ساخته اند، از دیگران هم توقع داشته باشند.

اگر در اتوبوسهای شرکت واحد، می توان در فضاهای خالی میان صندلیها و در راهروها ایستاد، در مینی بوسها به علت کوتاهی سقف آنها، عملاً این کار مشقت بار و زجرآور می شود. مضافاً بر آن، در مینی بوسها، هیچ گونه دستگیره و میله و ابزاری که بتوان به

آن اتکا کرد، وجود ندارد. هر دفعه ای که این مینی بوسها ترمز می کنند، مسافران همچون نوار آکاردیونی به یکدیگر فشرده و جمع شده و بار دیگر از هم گشوده می شوند.

نکته درخور توجه آن است که چه از سوی ناظران خطوط مینی بوسرانی و چه از جانب رانندگان این وسایل، حتی در سراغاز مسیرها و در ترمینالها، هیچ گونه ممانعتی جهت اضافه سوار نشدن به صورت مسافران سرپایی و عدم استفاده و ایستادن در راهرو میان صندلیها و دیگر زوایا، به عمل نمی آید، بلکه عموماً مسافران را تشویق به جمع تر ایستادن جهت جا باز کردن برای دیگران هم می کنند.

چنین عارضه ای، نگرشی غلط و انحطاط آمیز است که مدتهاست از سوی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران، به عموم شهروندان تحمیل و اجبار شده است. با چنین روشی، اتوبوسها و مینی بوسها، از همان آغاز - در ترمینالهای مبدأ و در رئوس اولیه ایستگاهها - از قاطبه مسافران، آنچنان پر و لبریز می شوند، که حتی درهای این وسایل نقلیه عمومی، با گاز گرفتن و له کردن مسافران خسته و پریشان احوال، به سختی بسته می شوند.

هنگامی که اتوبوس یا مینی بوسی در ایستگاه مبدأ، کاملاً پر و لبریز گردیده باشد، به ظاهر و در تئوری، مسافران ایستگاههای طول راه، از روند سرویس دهی و خدمات رسانی، حذف شده اند.

آنچه که ضروری می نماید، تعیین دیدگاه روشنی است از وضعیت نابسامان و آشفته کلان شهر تهران، که دیگر از حد و اندازه های گستردگی ابرشهرها هم در گذشته، ولیکن مدیریت ترابری آن با تفکرات قرن نوزدهمی، همچنان حقوق اولیه شهروندان را، به علت انواع کمبودها و نارساییهای موجود، تعهدا به محاق نسیان و فراموشی سپرده است.

باید پذیرفت که امروزه دیگر حتی نمی توان نقاط قانونی کلان شهر تهران را، از روی نقشه های فرسوده ۳۰ سال پیش، ترسیم و یا مبنای تصمیم گیریهای راهبرانه مسئولان قرار داد. میدانی همچون میدان ونک، دیگر نقاطی پرت افتاده و آرام و بیلاقی شمال شهری تلقی نمی شوند، بلکه عملاً یکی از قطبهای تپنده و نقطه انشعاب نیروهای مولد تولیدی و اداری و کاری، در گونه ها و طیفهای متفاوت محسوب می شوند. به راستی آیا پل سیدخندان، ترمینالی رها شده نیست؟ آیا می توان در نقشه های ترافیکی و موقعیتهای ایستگاهی سامانه های کلان شهر تهران، این ترمینال گسترده را، تنها به هیئت ۳۰ سال پیش، پلی ترددی با زیرگذرهای عادی، قلمداد کرد.

متأسفانه مسئولان با حذف صورت مسئله های



# آهوپاراه

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه  
مرزهای ورودی و خروجی

تهران - خیابان انقلاب اسلامی  
خیابان بهار جنوبی - مجتمع  
اداری و تجاری بهار

طبقه چهارم - واحد ۵۹۶

تلفن: ۷۷۵۱۷۱۱۳-۱۴

۷۷۵۱۶۳۹۳-۹۴

فکس: ۷۷۵۱۶۴۵۷

ahoparah@ahoparah.com

جاری و مناقشه برانگیز، تصور می کنند ماهیت مشکلات هم به بوته فراموشی سپرده شده و از یادها و نظرها و نتایج اعمال و عملکردها، پیامدها و لزوم و روزمرگی آنها، زودگذر خواهد شد. این گونه بینشهای غلط، آنان را از چاره اندیشی و اظهار وجودهای قاطعانه عملی، بازداشته و رشد هر دم افزون بی سامانیها را موجب خواهد شد. هنگامی که می دانیم به طور مثال، ترمینال میدان ونک، از ضروریات زندگی اجتماعی و کاری گروهی از شهروندان و محل تردد و حمل و نقل هزاران مسافر در سنین مختلف و با شرایط متفاوت است، آیا نباید درصدد دایر کردن سرویسهای بهداشتی، جایگاههای آب آشامیدنی، سکوهایی سایبان دار و یا دیگر خدمات عمومی که حق مسلم شهروندان است، باشیم؟ درمورد پل سیدخندان چطور؟ آیا کمبود جا و مکان، ترافیک، مشکلات مالی و امنیتی و دیگر محدودیتهای ضرورت برآورده کردن احتیاجات و نیازهای مردم را منتفی و فی السویه می نماید؟

اگر این گونه نمی اندیشند، می بایست اقدامات شایسته مقتضی عملی را به اجرا گذارده و با تعیین برنامه های زمان بندی شده، ایجاد امکاناتی نوین را، برحسب اولویتهای در دستور کار خود قرار داده و به جای دوراندیشی های آرمانگرایانه ایده آلیستی، به فکر بازسازی و تجهیز و اصلاحاتی برآیند که حوائج و نیازهای روزانه عامه مردم را در قالب ساده ترین بدیهیات، مرتفع و برآورده سازند.

ظهور و استفاده از ثمرات تکنولوژی های مدرن - همچون دوربینهای مداربسته کنترل ترافیک شهری، چراغهای راهنمایی هوشمند، تایمرها و دیگر ابزارهای بکار گرفته شده - نوای خوش آهنگی است که خبر از تغییر دیدگاههای منسوخ شده قدیمی می دهند. لیکن در این میان، آنچه که در اولویت اصلی و اساسی قرار دارد، تعیین جایگاه فاصله شهروندان است، با حقوقی که می بایست تمامی مسئولان به آن اذعان داشته و در جهت حمایت و گسترش آنها، گامهای موثر و ثمربخشی را بردارند.

به طور مثال، هنگامی که درهر ایستگاه اتوبوسرانی شرکت واحد، سکویی سایبان دار جهت حفاظت از پرتوی خورشید تابان و گزند سوز و سرما و بارش برف و باران، برپا شده است، قاعدتا می بایست در تمامی ترمینالها، که محل انشعاب خطوط پرشمار و استفاده کنندگان متکثر است، عین چنین دستورالعملهایی، مرئی و ایجاد شده باشد. نه به گونه پارک سوار میدان آزادی، که در هیچ یک از ۳ ترمینال آن، حتی یک سکو برای خیل عظیم و میلیونی استفاده کنندگان، محیا و برقرار نشده است. حتی اگر ترمینالی به صورت رسمی و با مجوزهای مربوط دایر نشده و یا مورد تایید نباشد - همچون مجموعه زیر پل

**گروهی از وسایل نقلیه عمومی، مثل مینی بوسها، با آنکه عملا در خطوط کمربندی و اتوبانها عبور و تردد می کنند، همچون تاکسی، در هر تقاطع و در طول هر خیابان و مقابل هر ساختمان و مجتمع اداری و پزشکی و یا به صورتی بی وقفه، بنا به درخواست سرنشینان و یا دست تکان دادن مسافران کنار خیابانها، می ایستند و افراد را سوار یا پیاده می کنند**

سیدخندان - حقوق شهروندان استفاده کننده از آن، نمی بایست پایمال شده و آنان را از امکانات خدمات شهری محروم کنند.

موظف کردن سازمانها و مراجعی که براساس موازین قانونی و استانداردهای جاری، می بایست به صورتی بی گیر و هر روزه، بر کنترل کیفیتها و حد نصابها، نظارت و بازبینی مستمر داشته باشند، غیرمحمول و مشکل نیست. کافی است سازمانهای ذی ربط به شرح وظایف قانونی خود عمل کنند و موارد ناصحیح و ناصواب را کنترل و پی گیری نمایند. از آن جمله می توان از سازمان حفاظت از محیط زیست نام برد، که قانونا می باید بر وضعیت آلاینده گی و دودزایی اتوبوسهای فرسوده ای که به صورت ناوگانی در سایت ترابری شهرکهای اقماری - در مجموعه ترمینال پارک سوار آزادی - تجمع کرده اند، اشراف و کنترل داشته باشد. و در سایت همجوار آن، دهها دستگاه مینی بوس را که به درون کلان شهر تهران، هر روزه و بی وقفه تردد می کنند، مورد بررسی و بازرسی قرار دهند. هنگامی که صدها دستگاه اتوبوس و مینی بوسی که با عنوان حقوقی "تحت نظارت شرکت واحد اتوبوسرانی" در محلی همچون مجموعه پارک سوار میدان آزادی، از بام تا شام و متجاوز از ۱۵ ساعت در روز و شب، به امر خطیر گندناگ و درآلود کردن فضای پیرامون خویش مبادرت می ورزند، می توان به جرئت اعلام کرد، یکی از پرخطرترین آلاینده های زیست محیطی، همچون کارخانه ای فرسوده و اسقاط شده، در دل شهر، همچنان و مداوم، نه تنها به آلوده سازی محیط زیست اشتغال فعال دارد، بلکه سلامت عموم صدها هزار مسافری را که با فاصله های چندمتری، در انتظار نوبت و حرکت، در دل این سامانه جای می گیرند، علنا و به صورتی مستمر به مخاطره افکنده اند.

ناسامانیها و عدم توجه کافی و شایسته در امر وضعیت مجموعه وسایل حمل و نقل عمومی در بخشهای خصوصی و دولتی، به همراه مشکلات سامانه ها و ترمینالهای ورودی و داخلی پایتخت کشور ایران، در قالب کلان شهر تهران، همچون آینه و معیار و محک و بوته آزمایشی است که مسئولان دیگر شهرهای رو به توسعه و گسترش کشور را - همچون اصفهان و شیراز و تبریز و مشهد و ... - می بایست قاعدتا از وقوع و حدوث این چنین بدیده ها و معضلات و مشکلاتی، بازداشته و برحذر کند. اکنون نوبت مدیران اجرایی است که با تصمیم گیریهای علمی به فکر چاره اندیشی و بازسازی شرایط نابهنجار فعلی در ابعاد گوناگون صنعت حمل و نقل، خصوصا در امر تردد به شهرکهای اقماری کلان شهر تهران برآیند. ■

تابستان ۸۴ - مارلیک