

سفرهای درون‌شهری با اعمال شاقه

در شهرهای امروزی حمل‌ونقل عمومی اولویت اول سفرهای درون‌شهری است و در حقیقت سایر روش‌های جابه‌جایی نظیر استفاده از خودرو شخصی فرعی بر این اصل مدیریتی محسوب می‌شود.



جام جم آنلاین: در شهرهای امروزی حمل‌ونقل عمومی اولویت اول سفرهای درون‌شهری است و در حقیقت سایر روش‌های جابه‌جایی نظیر استفاده از خودرو شخصی فرعی بر این اصل مدیریتی محسوب می‌شود.

خودروهای شخصی وسایلی ناکارآمد برای جابه‌جایی روزمره شهروندان هستند؛ چرا که از یک سو با ظرفیت ناکامی حرکت می‌کنند و بر ترافیک شهری می‌افزایند و از سوی دیگر بازده سوخت پایینی دارند و جز افزودن بر آلودگی هوا و هزینه‌های بخش انرژی پیامدی برای عموم شهرنشینان ندارند. در مقابل حمل‌ونقل عمومی با به‌کارگیری روش‌های بهینه در ظرفیت فیزیکی و بازده مصرف سوخت نسبت به تعداد مسافران از جنبه‌های گوناگون برای شهرها منفعت دارند.

خطوط اتوبوسرانی نیز در اغلب شهرهای کوچک و بزرگ اولویت اصلی حمل‌ونقل عمومی هستند و روزانه میلیون‌ها مسافر در سراسر جهان با این مکعب‌های آهنی جابه‌جا می‌شوند. اگرچه در شهرهای توسعه یافته دنیا وسایل دیگر نظیر مترو، مونوریل، ترن زمینی، ون و... به عنوان مکمل بخش اتوبوسرانی به تدریج توسعه یافته‌اند و همپای اتوبوس‌های وقت‌شناس و راحت به شهروندان خدمات می‌دهند، در این میان اتوبوس‌های کلانشهر تهران با آن‌که ستون فقرات حمل‌ونقل عمومی هستند سهم پایینی در جابه‌جایی پایتخت‌نشینان برعهده دارند. به طوری که تنها حدود 4 میلیون از 18 تا 20 میلیون جابه‌جایی روزانه درون‌شهری از طریق اتوبوس‌ها انجام می‌شود و این رقم با استانداردهای جهانی و مدیریت نوین شهری فاصله بسیار دارد.

اما و اگرها...

سهم پایین اتوبوسرانی در حمل‌ونقل مسافران پایتخت در حالی است که در برخی شهرهای کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه بیش از 70 درصد جابه‌جایی‌های درون‌شهری از طریق خطوط اتوبوسرانی صورت می‌گیرد. در کشورهای اسکانديناوی بیش از 2 دهه است که حمل‌ونقل اتوبوسی نزدیک به 85 درصد جابه‌جایی‌ها را برعهده دارد و این رقم برای برخی کلانشهرهای آسیایی به حدود 60 درصد می‌رسد. بیش از 5 دهه فعالیت اتوبوسرانی در تهران مزیتی در این حوزه محسوب نمی‌شود و هنوز اما و اگرهای بسیاری در پیش است تا سهم حمل‌ونقل عمومی شامل اتوبوس، مترو، تاکسی و... در پایتخت طی برنامه‌ای چند ساله به 70 درصد برسد.

قاعده کلی بر این است که حمل‌ونقل عمومی ارزان، سریع و در دسترس باشد تا انتظارنسی شهروندان را برآورده کند و جابه‌جایی‌های روزمره را برعهده گیرد. در مقابل استفاده از خودروی شخصی صرفاً برای مواقع اضطرار یا مسافرت و تفریح خانوادگی موجه باشد. از این دیدگاه نارسایی‌های پیش روی اتوبوسرانی را می‌توان در 2 بخش عمده بررسی کرد؛ نارسایی‌های فنی و ضعف‌های فرهنگی.

نارسایی‌های فنی

از دید مسافران و شهروندان - که بالطبع سنجش مطلوبیت این حوزه از زاویه‌های دیگری غیر از آن غیرمعتبر است - نارسایی‌های فنی تعیین‌کننده این موضوع هستند که چرا اتوبوس سوار نمی‌شویم. صرفه‌جویی در هزینه‌های حمل‌ونقل و امنیت این نوع جابه‌جایی همگانی به ویژه برای بانوان تنها مزیت‌های منطقی استفاده از اتوبوس‌ها هستند. در مقابل دلایل بسیاری برای اتوبوس سوار نشدن قابل شناسایی است.

اتوبوس‌سواری ارزان نیست: اگر مبلغ بلیت را معیار ارزانی یا گرانی استفاده از اتوبوس‌ها بدانیم هیچ جای دنیا از جمله در تهران اتوبوس‌ها گران نیستند. ارزانی استفاده از اتوبوس‌ها مبتنی بر هزینه‌های نهایی آن برای مسافران است و بر این اساس سایر نارسایی‌های اتوبوسی بر این هزینه‌ها می‌افزایند. البته اگر قبول داشته باشیم وقت طلاست و هیچ چیز به اندازه آرامش اعصاب ارزش ندارد.

اتوبوس‌ها در دسترس نیستند: شبکه یکپارچه حمل‌ونقل عمومی ایجاب می‌کند که شهروندان از هر کجای شهر نظیر محل سکونت، کار و... ظرف حداکثر مدتی بتوانند با پای پیاده به اولین ایستگاه اتوبوس دسترسی داشته باشند. این مهلت در برخی کشورها به کمتر از 5 دقیقه رسیده است اما در برخی معابر شهر هیچ استانداری در این حوزه قابل شناسایی و تعریف نیست.

اتوبوس‌ها سریع نیستند: برای رسیدن به مقصد با اتوبوس نمی‌توان برنامه‌ریزی زمانی کرد و این موضوع در دنیای پرشتاب امروزی به معنای کند و ناهمگون بودن جابه‌جایی اتوبوسی نسبت به شؤن زندگی روزمره است. بالطبع فاصله ایستگاه‌ها براساس استانداردهای مناسبی تعیین شده است و اصولاً دیر آمدن اتوبوس زمان‌بندی‌های ابتدایی و بالقوه را به هم می‌زند. توقف خارج از ایستگاه هم به دلیل تازه‌ای که ریلی شدن برخی اتوبوس‌ها و تمایل راننده برای سوار کردن مسافر بین ایستگاهی است دوباره رایج شده و ناراضی‌دینی دیگری بر مصائب اتوبوس‌سواری افزوده است.

نکته: استفاده از بلیت الکترونیکی در شرایطی یک‌گام به جلو معرفی می‌شود که حداقل با 2 دهه تاخیر به کار گرفته شده و هنوز برای تعداد اتوبوس‌ها و خطوط در پایتخت با مشکلات اساسی و اولیه مواجهیم

اتوبوس‌سواری اعصاب خردکن است: افراد معدودی که اعصاب قوی برایشان مانده از این آسیب جدی مصون هستند، اما برای اغلب افراد انتظار در گرما و سرما یا زیر باران و برف، تخریب سرپناه‌ها و منظره زشت آنها، نبودن جای نشستن در اتوبوس یا ایستگاه، ازدحام مسافران در ایستگاه و تراکم افراد در فضای داخلی اتوبوس، فعالیت دستفروشان در اتوبوس، سر و صدای ناشی از فرسودگی و ... اعصاب خردکن هستند. اخیراً نیز هم تعداد اتوبوس‌های ریلی افزوده شده و هم تعداد بلیت‌ها از یک به 3 رسیده است. این دوگانگی را با الزامات نصفه و نیمه برای پرداخت هزینه اتوبوس با کارت الکترونیک جمع کنید تا اغتشاش رفتاری مسافران درک شود؛ موضوعی که اغلب مسافران از آن با واژه «بلا تکلیفی» یاد می‌کنند و خواهان جایگزینی نظامی واحد و هماهنگ برای پرداخت هزینه استفاده از اتوبوس‌ها هستند. رفتار دیگری که در ایستگاه‌های اتوبوس قابل مشاهده است تمایل صرف برخی افراد برای استفاده از اتوبوس‌های بلیتی است. عدم توانایی مالی موجب می‌شود عده‌ای از مسافران با رسیدن هر اتوبوسی و پس از اطمینان از این که اتوبوس در خط مورد نظر آنها حرکت می‌کند به صرافت این بیفتند که آیا اتوبوس ریلی است یا بلیتی. بالطبع انتظارها برای رسیدن اتوبوس‌های بلیتی طولانی‌تر از گذشته است و برخی مسافران بی‌بضاعت را تا مدت بیشتری در ایستگاه منتظر نگه می‌دارد.

نارسایی‌های فرهنگی

شاید باورش برای بسیاری از شهروندان تهرانی دشوار باشد اما در کشورهای نظیر سوئیس، فنلاند، دانمارک و اتریش استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی یک ارزش اجتماعی محسوب می‌شود. به این معنا که افراد استفاده از وسایلی مانند اتوبوس برای جابه‌جایی‌های روزمره یا حتی گردش و تفریح را یک تعهد اجتماعی و نشانه روحیه مسؤلیت‌پذیر خود دانسته و به نوعی به آن افتخار می‌کنند. بالطبع در چنین شرایطی استفاده از خودروی شخصی در مواقع غیرضروری یک رفتار ضد فرهنگی و نشانه خودخواهی و بی‌مبالاتی است. البته چنین فرهنگ کمیابی ارثی نیست و نتیجه مجموعه‌ای منسجم و کارآمد از تسهیلات فیزیکی و فنی، آموزش‌های نهادینه بویژه در مدارس، اطلاع‌رسانی درباره ضرورت‌های کاهش مصرف سوخت، ترافیک شهری، تخریب محیط زیست و ... محسوب می‌شود. کمیابی چنین نگرش فرهنگی کارآمدی به تجربه برخی کشورها نظیر ایالات متحده بازمی‌گردد که با وجود تسهیلات گسترده برای حمل‌ونقل عمومی استفاده از خودروی شخصی رواج دارد و اغلب شهروندان به هیچ وجه مایل به ترک استفاده از خودروهای شخصی خود نیستند. از این جمله می‌توان به لندن نیز اشاره کرد که ترافیک شهری آن در اروپا زبانزد و نشانه ضعف‌های فرهنگی و مدیریتی است. در فرهنگ ایرانی نیز این نارسایی به شکلی قدرتمند و پervasiv رخ‌نمایی می‌کند و جان کلام آن که استفاده از خودروی شخصی یک هنجار فرهنگی بی‌چون و چراست. کار تا جایی پیش رفته که تهیه خودروی شخصی برای برخی عروس خانم‌ها از شروط ازدواج محسوب می‌شود. بالطبع چنین نگرشی نیز ارثی و ذاتی نیست و از شرایط نابسامان حمل‌ونقل عمومی نتیجه گرفته می‌شود.

هنگامی که اتوبوس‌سواری امری شاق و طاقت‌فرسا باشد که فقط افسار کم‌درآمد جامعه مصائب آن را به جان می‌خرند نباید انتظار داشت طبقه متوسط و مرفه شهری به آن افتخار کنند یا حتی درباره ضرورت‌ها و مزیت‌هایش سخنی به میان آورند.

امروزه فرهنگ‌سازی برای استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی پیش از هرچیز معطل تسهیلات این حوزه است که سال‌هاست به دلایلی نظیر کمبود بودجه و اعتبارات ارائه نمی‌شود. دعوای سیاسی و جناحی نیز پوششی است که اخیراً برای کمبود بودجه‌ها در این عرصه به کار می‌رود و گویا فراموش کرده‌ایم با معطل نماندن 100 یا 200 یا حتی هزار اتوبوس در گمرک به هر دلیلی وضعیت اتوبوسرانی آن نمی‌شود که باید بشود. در حقیقت اگر اتوبوسرانی را اولویت اصلی حمل‌ونقل عمومی بدانیم - که جز این نیست - بهبود وضعیت و دستیابی به حداقل استانداردها برای آن نیازمند تحولی اساسی است که از برخی طرح‌های رسانه‌ای و دهن‌پرکن آبی برایش گرم نمی‌شود.

استفاده از بلیت الکترونیکی در شرایطی یک‌گام به جلو معرفی می‌شود که حداقل با 2 دهه تاخیر به کار گرفته شده و هنوز برای تعداد اتوبوس‌ها و خطوط در پایتخت با مشکلات اساسی و اولیه مواجهیم. معلوم است که فرهنگ‌سازی در این حوزه نیز به روال مرسوم و عادت معهود بر توصیه و نصیحت استوار شده و هنوز شروع نشده محکوم به شکست است.