

اتوبوس سواری خارج از ایستگاه قانون

درباره ضرورت استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و نکاتی که خیلی از شهروندان به آن‌ها توجه نمی‌کنند

ملیحه ابراهیمی یزدی- خیلی از کارشناسان ترافیک شهری بر این باورند که اگر رویه خودروها به معابر به همین منوال پیش رود، قطعا در آینده نزدیک ترافیک کلان شهر مشهد قفل می‌شود. ماجرای دیگری که به آن اشاره دارند و معتقدند که مدت‌هاست از قالب مشکل خارج، و تبدیل به معضل شده است، از این قرار است که اگر بسترهای توسعه زیرساخت‌های شهری به‌روزرسانی نشود و تغییری در بافت خیابان‌ها ایجاد نشود و همچنان شاهد شد قارچ‌گونه خودروها در معابر باشیم، قطعا تا چند سال آینده شهر تبدیل به پارکینگ می‌شود. بی‌تردید نمی‌توان در چنین موقعیتی نقش حمل و نقل عمومی را نادیده گرفت. تحقیقات بسیاری گواهی بر این ادعاست که وسایل نقلیه عمومی از جمله اتوبوس، قطار شهری و تاکسی بار زیادی از ترافیک در اوج ساعات ترافیکی را کاهش می‌دهد، اما آنچه امروز باعث بروز مشکلات ترافیکی شده است، مصادیقی از معضلات فرهنگی در حوزه فرهنگ شهر و ندی است که متأسفانه شهر با آن‌ها دست و پنجه نرم می‌کند. در این شمارده به‌طور اختصاصی به باید‌ها و نبایدهای استفاده از اتوبوس‌های درون شهری می‌پردازیم.

درست است که شعار هوشمندسازی سر داده‌ایم اما هنوز هستند شهروندانی که از پرداخت بهای خدمات شانه خالی می‌کنند.

چه فرقی می‌کند داخل اتوبوس باشید یا روی میل جلو تلویزیون خانه‌تان؟! چرا نظافت داخل اتوبوس را رعایت نمی‌کنید؟

دیگر گذشت آن زمان که کوچک‌ترها پایشان را جلو بزرگ‌ترها دراز نمی‌کردند؛ اما باور کنید خیلی خجالت‌آور است که از احترام به سالمندان در اتوبوس امتناع می‌کنید.

چرا فکر می‌کنید اموال عمومی ارثیه پدری‌تان است؟ خبر دارید که نصب پوستر تبلیغاتی روی سایبان‌های شیشه‌ای ممنوع است؟ لطفا بی‌قانونی نکنید.

خیلی عجیب است که هنوز هستند کسانی که آسیب‌رساندن به سازه‌های ایستگاه‌های شیشه‌ای اعم از: نیمکت، شیشه و سامانه روشنایی را یک تفریح می‌دانند. این سازه‌ها برای آسایش امثال شما شهروندان تعبیه شده است.

خجالت‌آور است که برخی شهروندان هنوز به فکر خسارت زدن به اموال اتوبوس هستند و همچنان به شعارنویسی روی صندلی‌ها، شکستن بخشی از صندلی، شکستن دستگیره و... اصرار می‌ورزند. انگار هر از گاهی وندالیسم خونشان پایین می‌آید.

قانون برای همه یکسان است. چرا اصرار می‌کنید که جزو استثنائات باشید؟ متأسفانه هنوز خیلی از شهروندان به علت برقرار نکردن ارتباط مناسب با اتوبوس‌ران، پیاده شدن از اتوبوس خارج از ایستگاه را درخواست می‌کنند، احترام به اتوبوس‌ران را رعایت نمی‌کنند و...

چه اصراری است که خودروی خود را حتما در نزدیک‌ترین فاصله ممکن تا محلی که کار دارید پارک کنید. جالب اینجاست که خیلی اوقات قیافه حق به جانب هم می‌گیرید که مجاز هستید در ایستگاه اتوبوس پارک کنید.

برای خودتان و پیش رفیقانتان یک پا شوم‌خرید، باشید؛ اما حق ندارید رانندگی خطرآفرین کنید. جای تأسف دارد که برخی از رانندگان وسایل نقلیه جلو اتوبوس‌ها مانور دست‌فرمان برگزار می‌کنند.

تعداد خطوط

نسبت ناوگان خصوصی از کل ۵۹/۲٪

نسبت خطوط خصوصی از کل ۵۱/۶٪

تعداد ناوگان کولردار: ۱۴۷۹ دستگاه
تعداد ناوگان بدون کولر: ۲۵۴ دستگاه

مجموع ناوگان کولردار

تعداد کل مسافر جابه‌جا شده

سال ۹۷ ۳۲۲۱۷۷۳۶۳

۶ماه اول سال ۱۳۹۸ ۱۵۷۰۸۶۳۵۳

تعداد پایانه‌های درون‌شهری

مسافت سرویس دهی کل خطوط:

سازمانی: ۱۳۱۸ کیلومتر

بخش خصوصی: ۱۱۸۱ کیلومتر

تعداد ناوگان سازمانی و خصوصی
فعال در خطوط

۱۷۳۳۳

تعداد اتوبوس‌های سازمانی

۷۰۸

تعداد اتوبوس‌های خصوصی

۷۳۹

تعداد مینی‌بوس‌های فعال در خطوط

۲۸۶

عمر ناوگان تاکنون

بخش خصوصی

۷/۷۳ سال

بخش سازمانی

۷/۴۸ سال

میانگین کل

۷/۶۳ سال

ایستگاه
مسقف

۱۳۲۸

ایستگاه
بدون سقف

۱۹۸۴

تعداد
ایستگاه‌ها
در شهر

۳۳۱۲

تعداد سفر درون‌شهری با ناوگان اتوبوس‌رانی

تعداد سفر درون‌شهری با ناوگان اتوبوس‌رانی

میانگین زمان رسیدن اتوبوس به ایستگاه

۱۱ دقیقه

نگاهی به دیروز، امروز و فردای اتوبوس‌های شهری

آیا سامانه فعلی حمل و نقل اتوبوس‌های شهری شانی برای ادامه حضور در شهر دارد؟

متن: عادل یحیی | سال‌های زیادی از فعالیت

اتوبوس‌های درون شهری برای جابه‌جایی شهروندان در ایران و دیگر نقاط جهان می‌گذرد، اما هنوز کسی نمی‌داند دقیقا اولین سامانه حمل و نقل عمومی درون شهری اتوبوس یا مینی‌بوس از چه سالی آغاز به کار کرده است. آن طور که در منابعی مانند موزه حمل و نقل متجستر در انگلستان و برخی نشریات محلی در شهر ناتس فرانسه آمده است، پارسی هادر سال ۱۶۶۲ میلادی اولین شهروندانی بودند که حمل و نقل عمومی با اتوبوس را تجربه کردند. چیزی در حدود ۲۹۰۰ سال پس از آن‌ها و در حدود سال ۱۸۲۴، اهالی متجستر از یک سرویس مشخص رفت و آمد اتوبوسی از خیابان بازار در شهر متجستر تا منطقه‌ای به نام پندلتن در سالفورد استفاده می‌کردند. اهالی نیویورک شمال پس از انگلیسی‌ها در ایالات متحده، نخستین آمریکایی‌هایی بودند که از اتوبوس برای تردد درون شهری استفاده کردند.

سبک زندگی اتوبوسی

سالانه میلیون‌ها نفر در شهرهای جهان با اتوبوس‌های درون شهری و حومه‌ای جابه‌جا می‌شوند. انتخاب شاخص برای تعیین نسبت ناوگان حمل و نقل اتوبوس‌رانی در هر شهر و نقطه جمعیتی با توجه به ظرفیت‌ها و راهبردهای

اما در اروپا نیز به آن توجه شده است. برای نمونه در لندن ۱۷۰ اتوبوس برای توان‌یابان حرکتی اختصاص یافته است که حضور آن‌ها در اجتماع و فعالیت‌های عمومی را افزایش داده است.

اتوبوس‌های آینده

طراحی و برنامه‌ریزی راهکارهای عملی برای سامانه‌های حمل و نقل درون شهری بر پایه اتوبوس و مینی‌بوس با توجه به مؤلفه ایمنی، توجه به کاربران، محیط زیست، کارایی و صرفه اقتصادی برای شهروندان انجام می‌گیرد. به طور کلی برنامه‌ها و تسهیلاتی که برای شهروندان با سبک زندگی اتوبوسی در نظر گرفته می‌شود، بیشتر بر پایه تازه‌های فناوری و حوزه‌ای‌تی است. طراحی نرم‌افزارهای کاربردی در زمینه تهیه بلیت، نقشه‌ها و مسیرها از جمله این اقدامات است؛ اما مسئله مهم در بقای سامانه‌های اتوبوس‌رانی در شهرها که چالش مهمی در آینده به شمار می‌رود، میزان آلاینده‌گی آن‌هاست. آیا بهترین، تمیزترین، منظم‌ترین و حتی ایمن‌ترین ناوگان اتوبوس‌های شهری شانی برای حضور در شهرها با میزان آلودگی زیاد هوا دارند؟ این سؤال اولین بار در دهه ۹۰ میلادی در کشورهای اروپایی مطرح شد و بررسی میزان آلودگی، خطرات ایمنی و مصرف انرژی ناشی از تردد اتوبوس‌های دیزلی باعث شد تا به تدریج حرکت به سمت نسل نوین اتوبوس‌های هیبریدی و تمام‌برقی آغاز شود. درحالی‌که در سال ۲۰۱۷ در اتحادیه اروپا ۳۶۸ هزار دستگاه اتوبوس برقی فعال بودند، پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهند این تعداد تا سال ۲۰۲۵ به یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه برسد؛ رقمی معادل ۴۷ درصد کل ناوگان اتوبوس‌رانی شهری در جهان!

کلان مدیریتی انجام می‌شود، اما به طور کلی برآوردها در ایالات متحده نشان می‌دهد به ازای هر ۱۰۰۰ شهروند به طور متوسط به یک دستگاه اتوبوس نیاز است. آماری که در اتحادیه اروپا یک‌ونیم دستگاه اتوبوس لحاظ شده است. ارائه امکانات و خدمات به مسافران و همچنین رانندگان اتوبوس‌های شهری می‌تواند سرانه استفاده از آن‌ها را افزایش دهد. برای نمونه در پایانه‌های مسافربری که حجم بیشتری از مسافران تردد می‌کنند، ایجاد دمای مناسب، افزایش کیفیت هوا با توجه به تردد خودروهای سنگین، رعایت استانداردهای آلودگی نوری و صوتی، میلان و در صورت امکان خدمات پذیرایی مانند نصب دستگاه‌های فروش خودکار نوشیدنی‌ها برای رانندگان و مسافران و حتی ارائه خدمات بهداشتی مانند نزدیک سرویس‌های بهداشتی از جمله مؤلفه‌هایی هستند که به افزایش رضایتمندی و استفاده شهروندان از سامانه‌های اتوبوس‌رانی کمک می‌کنند.

استفاده از خدمات حمل و نقل عمومی در شهرها به ویژه برای شهروندانی که با مشکلات حرکتی روبه‌رو هستند، می‌تواند با دشواری‌هایی همراه باشد. استفاده از اتوبوس‌ها و دستگاه‌های کارت‌خوان کف پایین برای کمک به توان‌یابان حرکتی از جمله این تسهیلات است. این امر در کشورهایی در حال توسعه با توجه به فرایند سریع تر کوهل‌سن، از اهمیت بیشتری برخوردار است،

اتوبوس‌های برقی بدون آلاینده‌گی
در هر بار شارژ تا ۲۰۰ کیلومتر مسیر طی می‌کنند

دارای دو باتری لیتیوم
فسفات ۳۲۴ کیلوواتی



مقایسه هزینه‌های اتوبوس‌های دیزلی و الکتریکی

هزینه اولیه باتری: ۴۹۰۰۰ یورو (شامل هزینه‌های تعمیر و نگهداری و ایستگاه‌های شارژ)

اتوبوس ۲۶۶/۴۰۰ یورو

باتری ۱۵۸/۷۰۰ یورو

انرژی مصرفی هر اتوبوس برقی

معادل مصرف ۱۷۸ بشکه سوخت اتوبوس‌های دیزلی است

