



معرفی

طول مسیر خط یک قطار شهری
مشهد: ۲۴٫۵ کیلومتر
۲۴ ایستگاه
اتصال فرودگاه شهید هاشمی نژاد
به منطقه وکیل آباد
فاز اول خط یک: ۱۹ کیلومتر
اتصال نخریسی به وکیل آباد
افتتاح: اسفند ۱۳۸۹
فاز دوم خط یک: ۵٫۵ کیلومتر
افتتاح: بهمن ماه ۱۳۹۴
اتصال وکیل آباد به فرودگاه

۴ در یادبزی، جایگاهی برای خانواده‌ها

جایگاه سوارشدن و استقرار مسافران خانم از آقایان جداست. به گفته مدیرعامل شرکت بهره‌برداری قطار شهری از این موضوع استقبال خوبی شده است اما نظر یکی از مسافران چیز دیگری است. او می‌گوید: بعضی مسافران، خانواده‌هایی با فرزند کوچک هستند که برای مادر یا پدر خانواده امکان نگهداری اوبه‌تنهایی نیست. برخی از خانواده‌ها نیز ممکن است ندانند دقیقاً باید در کدام ایستگاه پیاده شوند. دوری از یکدیگر و تفکیک برای این افراد مسئله‌ساز شده است. شاید بعضی زوج‌های جوان نیز دوست داشته باشند در کنار یکدیگر بایستند. پاسخ طاهری در این باره اینگونه است: در بخش وسط واگن، یعنی آن جایی که در محدوده در یادبزی (بخش جداکننده آقایان و بانوان) قرار گرفته است، آقایان و خانم‌ها مثل قبل از دوره تفکیک می‌توانند در کنار هم با حفظ شئونات اسلامی از قطار شهری استفاده کنند.

۴ استقبال کم مردم از بازارهای زیر شهر

۲۰۰ واحد تجاری در زیر شهر و در ایستگاه‌های قطار شهری به فعالیت مشغول هستند. فروشگاه‌هایی که از سال ۱۳۸۳ ساخته شده‌اند، به گفته مدیرعامل شرکت بهره‌برداری قطار شهری اگر صرفاً در هر واحد تجاری دوفتر به کار مشغول باشند، بیش از ۴۰۰ نفر از این مسیر به اشتغال رسیده‌اند.

اما اکبری که چندی پیش در یکی از فروشگاه‌های مستقر در ایستگاه‌های شهری کار می‌کرده است می‌گوید: معمولاً میزان اجاره واحدهای صنفی مناسب تعیین می‌شود، اما مسئله در کم استقبال کردن مردم از این فروشگاه‌هاست.

خانم تقی‌زاده، شهروند مشهدی هم می‌گوید: حضور مغازه‌ها در ایستگاه‌ها خوب است، اما معمولاً اجناس عرضه‌شده در این فروشگاه‌ها در مقایسه با سطح شهر برتری ندارد. از طرفی به دلیل کوچک بودن این واحدهای صنفی، امکان رقابت برای فروشندگان ایستگاه‌ها با دیگر واحدهای صنفی در سطح شهر وجود ندارد.

بهنام‌زاده، دانشجویی شهرستانی است. او هم می‌گوید: اگر در بعضی از واحدهای صنفی خدمات فرهنگی رایگان به مردم ارائه شود، بسیار عالی است وای کاش شهرداری مشهد، نگاه صددرصد انتفاعی خود را از موقعیت‌های قطار شهری بردارد.

۴ نمازخانه‌های خالی

۱۵ مسجدر کنار ۲۴ ایستگاه قطار شهری خط یک قرار گرفته است و نیاز عمومی مراجعه‌کنندگان به اقامه نماز را به راحتی حل می‌کند، اما طبق گفته مدیرعامل شرکت بهره‌برداری قطار شهری بنا به درخواست مردم، مطالبه‌ای به آن‌ها برای جانمایی نمازخانه صورت گرفته و نمازخانه‌ها جانمایی می‌شود. در حالی که اکنون شاهدیم از نمازخانه‌ها استفاده چندانی نمی‌شود. گرچه اسدزاده از فعالان فرهنگی شهر از ایجاد نمازخانه در قطار شهری تقدیر می‌کند و می‌گوید: فرهنگ و زیست دینی ما این گونه حکم می‌کند که به محض رسیدن وقت نماز، در اولین جای ممکن نماز بخوانیم. این فرهنگ باید در بین مردم جا بیفتد. امیدوارم علاوه بر ایستگاه‌های قطار شهری در همه موقعیت‌های عمومی شهری، مکان‌هایی برای اقامه نماز پیش‌بینی شود. اما نکته من به این است که وجود نمازخانه بدون مکانی برای وضو گرفتن چندان مناسب نیست.

۴ نظافت قطار شهری، مثال زدنی است

مهندس طاهری درباره نظافت ایستگاه‌های قطار شهری می‌گوید: خوشبختانه مسئله نظافت در قطار شهری مشهد مثال زدنی است. عامل موفقیت‌مان نیز، همکاری عموم شهروندان و زائران است.

وی درباره امکان استقرار سرویس‌های بهداشتی در ایستگاه‌های قطار شهری توضیح می‌دهد: داشتن سرویس بهداشتی در ایستگاه‌ها، استاندارد نیست. در واقع، وجود آبریزگاه‌های عمومی مسئله امنیتی پدید می‌آورد، حتی سرویس‌های بهداشتی عمومی شهرداری سطح شهر هم خالی از مشکلات نبوده و نیست. در کشورهای دیگر نیز سرویس بهداشتی در زیر زمین وجود ندارد و از امکانات خیابان استفاده می‌شود.

وی از ارائه خدمت سرویس‌های بهداشتی برای موقعیت‌های خاص در ایستگاه‌ها یاد می‌کند و توضیح می‌دهد: طبق دستورالعمل، برای کودکان، بانوان و کهنسالان و افرادی که نیاز فوری دارند، اجازه داده شود که فرد از دستشویی‌های تکی که برای کارمندان ایستگاه‌ها تعبیه شده، استفاده کند.

شهروندی که نسال ضمن تأیید امکان استفاده از سرویس بهداشتی کارکنان ایستگاه می‌گوید: یکی دو نوبت به واسطه بیماری قند که به آن مبتلا هستم، به دستشویی احتیاج پیدا کردم. به یکی از مسئولان ایستگاه گفتم و ایشان مرا به دستشویی آنجا راهنمایی کرد. اما سؤال این است که با توجه به تعداد زیاد زائران و شهروندانی که ممکن است مانند من مشکلاتی داشته باشند، چرا در کنار هر ایستگاه، دستشویی مستقر نمی‌شود؟

درباره استفاده از یک وسیله نقلیه عمومی پررفت و آمد

سرویس امن سفرهای درون شهری

باختری

اگر مسافر قطار شهری باشید، بارها شنیده‌اید که مسافران می‌گویند برای رفتن به محل کارشان ترجیح می‌دهند از این وسیله حمل و نقل عمومی استفاده کنند. آن‌ها حاضرند از خود روی شخصیشان فقط برای مسیریایی که دور از قطار شهری است یا رفتن به بیرون شهر، بهره بگیرند. قطار شهری به نظر عموم مردم، موهبتی مهم است. در گزارش پیش‌رو از شهروندان میزان رضایتشان را از امکانات قطار شهری پرسیدیم. از میزان امنیت سفر تا حتی کیفیت اجناس بازارهای زیر شهر. با ما همراه باشید.

۴ واگن‌ها شلوغ است

بهره‌برداری از خط یک قطار شهری در دوم اسفند سال ۱۳۸۹ با ۹ واگن صورت می‌گیرد؛ در حالی که شهردار وقت، مهندس پژمان گفته بود: برای خط یک قطار شهری مشهد ۶۰ واگن در نظر گرفته شده است. اما در حال حاضر با ۹ واگن بهره‌برداری صورت می‌گیرد که در نهایت واگن‌ها پس از تولید به تدریج به مشهد انتقال داده می‌شوند.

اکنون بعد از حدود هفت سال از راه‌اندازی قطار شهری که در دوره خود امکانی نوین و البته پرفایده برای شهروندان بود، هنوز آمار واگن‌های مشهد همان تعدادی است که در اول کار پیش‌بینی شده بود. چنانچه مهندس طاهری، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد در این باره می‌گوید: مادر افق طرحمان برای خط یک، باید ۱۲۰ دستگاه واگن داشته باشیم، اما در حال حاضر فقط ۶۰ دستگاه موجود است. در مجموع، برای خط یک، یکصد واگن کم داریم. قیمت هر واگن هفت میلیارد است و در توان شهرداری نبوده و نیست که بتواند واگن خریداری کند. بنابراین ما محتاج کمک و توجه بخش عمومی هستیم.

یک شهروند می‌گوید: از فاصله زمانی آمدن قطار راضی هستم، اما معمولاً با واگن‌هایی شلوغ مواجه می‌شویم. او می‌افزاید: چرا وقتی هنوز واگن‌های خط یک به اندازه کافی افزایش نیافته است، مسئولان، خط دور راه‌اندازی کردند. خطی که فقط نصف روز از واگن‌هایش بهره‌برداری می‌شود و عموماً هم با استقبال بالایی مواجه نشده است؟

۴ نگهداری شرط بقاست

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد می‌گوید: بخش مهمی از کارهای فنی در قطار شهری، نگهداری از مواردی است که خریداری و ساخته شده است. بنا به استانداردهای جهانی، باید هر قطار در حدود ۳۰ سال عمر داشته باشد، اما می‌توان با تعمیرات دوره‌ای و استفاده بهینه، این بازه زمانی را تا ۵۰ سال هم رساند.

در همین رابطه، حرف تعدادی از مسافران همیشگی قطار شهری این است: اگر دقت کنید آرام‌آرام شاهد فرسایش فضای داخلی قطار شهری هستیم. صندلی‌ها آسیب دیده یا فرسوده شده‌اند و رنگ بعضی نقاط ریخته است. کفپوش قطار مستعمل است و اخیراً در بعضی نقاط در حین حرکت قطار، واگن‌ها لرزشی بیش از حد دارند و شیشه‌های قطار در اثر این تکان‌های گاه‌به‌گاهی صدای زیادی می‌کنند.

۴ مجهز شدن نیروهای حفاظتی قطار به باتوم و اسبیری فلفل

چندی است مأموران حفاظت فیزیکی ایستگاه‌ها، به تجهیزات خاصی که جنبه امنیتی دارد مجهز شده‌اند. طاهری در این باره می‌گوید: من هم مدافع این هستم که ظاهر مأموران مار حیمانه‌تر باشد، اما ما تابع چارچوب‌های حفاظتی هستیم.

او ادامه می‌دهد: درصد بسیار پایینی از افراد ممکن است بانیت‌های ناشایست وارد خانه‌ها و شما شوند و کاملاً منطقی است که برای همین درصد کم، اقدامات حفاظتی انجام شود.

محمد باقری که خود را مسافر هر روز قطار شهری معرفی می‌کند، می‌گوید: بنده به واسطه شغل هر روز، دو نوبت از قطار شهری استفاده می‌کنم. خوشبختانه تا به حال در هیچ ایستگاهی با توجه به حضور مأموران حفاظتی، شاهد اتفاق سویی نبودم. صرف حضور مأموران و دوربین‌های مدار بسته که در جای‌جای قطار شهری از لحظه‌ای که می‌خواهید قدم به این محیط بگذارید تا همه راه‌روها و خروجی‌ها و داخل قطار شهری باعث امنیت بالایی شده است و هرگز شاهد دزدی اموال یا تعرض به کسی نبوده‌ام. به نظرم وسایل حفاظتی مانند اسبیری فلفل و باتوم که اخیراً به دست مأموران داده شده لازم نیست.

درصد بسیار پایینی از افراد ممکن است بانیت‌های ناشایست وارد خانه‌ها و شما شوند و کاملاً منطقی است که برای همین درصد کم، اقدامات حفاظتی انجام شود