

۶ خط فعال



جواد کرمانی، رئیس خط پایانه معراج، درباره وضعیت این پایانه و خطوط فعال در آن می‌گوید: در حال حاضر، شش خط در این پایانه فعال است. این پایانه در واقع انتهای مسیر خطوط منطقه ۴ و همچنین یکی از خطوط منطقه یک است و یک خط حومه نیز از این محل به روستای ارون دو بالعکس تردد دارد. کرمانی که شش ماه است مسئولیت این پایانه را بر عهده گرفته، اضافه می‌کند: در حالت استاندارد، برای هر خط پانزده دستگاه اتوبوس تعریف می‌شود، ولی تعداد اتوبوس‌های فعال، کمتر از این است و معمولاً در هر خط حدود هفت تا هشت دستگاه فعالیت می‌کنند. حدود نود درصد ناوگان فعال، فرسوده محسوب می‌شود و به همین دلیل، فاصله حرکت اتوبوس‌ها به طور میانگین حدود پانزده تا بیست دقیقه است.

کرمانی درباره ساعات فعالیت خطوط می‌گوید: فعالیت اتوبوس‌ها از حدود ساعت ۵:۵۰ صبح آغاز می‌شود و با توجه به خط، ممکن است چند دقیقه‌ای تغییر داشته باشد. آخرین اتوبوس هم حدود ساعت ۲۰:۲۰ از پایانه حرکت می‌کند.

او یکی از مشکلات اصلی پایانه معراج را کمبود امکانات رفاهی و زیرساختی عنوان می‌کند و می‌افزاید: این پایانه، سایبان و نیمکتی برای مسافران ندارد؛ علاوه بر این جای خالی باجه‌های شارژ کارت بیشتر و سرویس بهداشتی و حتی یک آب خوری ساده به چشم می‌آید.

نبود امکانات رفاهی به مدیران اطلاع‌رسانی می‌شود



مدیر روابط عمومی سازمان اتوبوس رانی مشهد با اشاره به پیشینه پایانه معراج به شهرآرامحله می‌گوید: این پایانه از سال ۱۳۸۸ فعالیت خود را آغاز کرده و افتتاح رسمی آن در حدود سال ۱۳۹۰، دور میدان معراج جنب پمپ گاز بوده است. در آذر سال ۱۳۹۹، براساس تفاهم صورت گرفته بین شهرداری مشهد و نیروی انتظامی، تغییر مالکیت داد و پس از آن، فعالیت پایانه اتوبوس رانی به دور میدان معراج، مقابل درپشتی بیمارستان رضوی منتقل شد.

عباس اتحادی درباره گلیه شهروندان از کمبود امکانات در محل فعلی پایانه معراج می‌گوید: امکانات پایانه‌های متمرکز (پایانه‌هایی که از آنجا به نقاط مختلف شهر دسترسی ایجاد می‌کند، مانند پایانه شهدا) با پایانه‌های خطی متفاوت است و پایانه‌های متمرکز از تجهیزات و خدمات بیشتری برخوردارند. با این حال، دغدغه‌های مطرح شده درباره امکانات رفاهی محل، از جمله نبود نیمکت و سایبان، قابل بررسی است و موضوع به مدیران سازمان اتوبوس رانی منعکس می‌شود.

داشته است. او البته سال دقیق این جابه‌جایی را به خاطر ندارد، اما معتقد است انتقال پایانه، مشکلاتی برای مسافران ایجاد کرده است.

صفیر یکی از مهم‌ترین مشکلات محل فعلی پایانه را ناامنی محیط عنوان می‌کند و می‌گوید باز بودن فضای اطراف، شرایط مناسبی برای تردد و حضور افراد مختلف ایجاد کرده است. به گفته او، در مواردی مسافران از ایجاد مزاحمت برای بانوان در این محدوده گلیه کرده‌اند و این موضوع، به ویژه با توجه به خلوت بودن محیط، به یکی از دغدغه‌های پایانه تبدیل شده است.

این راننده با سابقه همچنین به باز خوردهایی که از مسافران دریافت می‌کند، اشاره کرده و می‌گوید یکی از مشکلات اصلی پس از جابه‌جایی پایانه، دور شدن آن از شهرک حجت است. به گفته صفیر، پایانه قبلی به شهرک حجت نزدیک تر بود و ساکنان این محدوده دسترسی راحت‌تری به خطوط اتوبوس رانی داشتند، اما با انتقال پایانه به محل فعلی، فاصله مسافران با پایانه بیشتر شده و همین مسئله موجب نارضایتی آن‌ها شده است.

بدون امکانات رفاهی برای رانندگان



اما نبود امکانات فقط مسافران را دچار چالش نکرده است؛ رانندگان پایانه معراج هم گلیه‌های زیادی دارند. علی لطفی نوزده سال است راننده اتوبوس است، اما خودش می‌گوید فقط یک سال از این سابقه را در خط پایانه معراج کار کرده است. وقتی درباره وضعیت پایانه صحبت می‌کند، پیش از هر چیز به موقعیت آن اشاره دارد: «هرچه از مرکز شهر دورتر می‌شود، سهمش از امکانات هم کمتر می‌شود».

او برای اثبات حرفش به یکی از ابتدایی‌ترین نیازهای رانندگان یعنی آب مصرفی اتوبوس رانان اشاره می‌کند که در این پایانه با تاخیر تأمین می‌شود. به غیر از آن این پایانه، نمازخانه، محل استراحت رانندگان و سرویس بهداشتی هم ندارد.

ناامنی و دسترسی کم برای مسافران



حسن صفیر، از رانندگان با سابقه پایانه معراج که حدود پانزده سال سابقه فعالیت در منطقه ۴ را دارد، درباره وضعیت این پایانه و تغییر محل آن می‌گوید: تا جایی که اطلاع دارم، پایانه معراج در گذشته در محل دیگری قرار

