خبر

فوت ۳۸۰ بیمار کووید۱۹ در کشور

● بنا بر اعلام وزارت بهداشت، متأسفانه در ۲۴ ساعت گذشته، ۳۸۰ بیمار کووید ۱۹ جان خود را از دست دادند و همچنین میزان تزریق واکسن کرونا در کشور به ۷۱۸هزارو ۵۱۰ دوز رسید. تاکنون ۵۶۳هزارو ۸۱۰ نفر دوز اول واکسن کرونا و ۱۵۴هزارو ۷۰۰ نفر نیز دوز دوم را تزریق کرده‌اند و مجموع واکسن‌های تزریق‌شده در کشور به ۷۱۸هزارو ۵۱۰ دوز رسید. از دوم تا سوم اردیبهشت ۱۴۰۰ و براساس معیارهای قطعی تشخیصی، ۲۲هزارو ۹۰۴ بیمار جدید مبتلا به کووید ۱۹ در کشور شناسایی شده است که سه‌هزارو ۴۲۳ نفر از آنها بستری شدند. مجموع بیماران کووید ۱۹ در کشور به دومیلیون‌و ۳۵۸هزارو ۸۰۹ نفر رسید و مجموع جان‌باختگان این بیماری به ۶۸هزارو ۷۴۶ نفر رسید. بنا بر اعلام مرکز روابط‌عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت، درحال‌حاضر ۳۰۱ شهر کشور در وضعیت قرمز، ۹۵ شهر در وضعیت نارنجی، ۴۵ شهر در وضعیت زرد و هفت شهر در وضعیت آبی قرار دارند.

۴ استان در صدر رعایت‌کنندگان پروتکل‌های بهداشتی

● **شرق:** دبیر قرارگاه عملیاتی مبارزه با کرونا، رتبه‌بندی آخرین وضعیت رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سطح استان‌های کشور در بازه زمانی ۱۸ تا ۲۵ فروردین ۱۴۰۰ را اعلام کرد. بابک دین‌پرست، با اشاره به ارائه گزارش وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی از وضعیت رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سراسر کشور، در سیزدهمین جلسه قرارگاه عملیاتی ستاد ملی مدیریت بیماری کرونا، میانگین رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سراسر کشور، در بازه زمانی ۱۸ تا ۲۵ فروردین ۱۴۰۰ را معادل ۵۸ درصد اعلام کرد. او با یادآوری اینکه سطح مورد انتظار رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سراسر کشور برای مهار بیماری و خروج از موج چهارم، حداقل ۹۰ درصد است، خاطرنشان کرد وضعیت و درصد رعایت پروتکل‌های بهداشتی در مراکز ورزشی، تالارهای پذیرایی، رعایت تهویه مناسب در اماکن عمومی، درصد موارد استفاده از ماسک در اماکن عمومی و رعایت پروتکل‌های فاصله‌گذاری در اماکن عمومی از شاخص‌های اصلی در ارزیابی میزان رعایت پروتکل‌های بهداشتی است. دبیر قرارگاه عملیاتی مبارزه با کرونا، ایلام و سیستان‌وبلوچستان را دو استانی برشمرد که در دوره زمانی ۱۸ تا ۲۵ فروردین ۱۴۰۰، رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سطح آنها بین ۲۸ تا ۳۲ درصد بوده است. او همچنین گروه استان‌هایی را که در همین بازه زمانی، رعایت پروتکل‌های بهداشتی در آنها بین ۳۳ تا ۵۵ درصد بوده است، شامل آذربایجان غربی، البرز، اردبیل، چهارمحال‌وبختیاری، قزوین، کهگیلویه‌وبویراحمد، گیلان، گلستان، مرکزی، مازندران و همدان، اعلام کرد. معاون توسعه منطقه‌ای وزارت کشور، آذربایجان شرقی، اصفهان، بوشهر، خراسان شمالی، خراسان جنوبی، خراسان رضوی، خوزستان، قم، فارس، کرمان، لرستان، کرمانشاه، کردستان و هرمزگان را استان‌هایی دانست که در این مدت، رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سطح آنها بین ۵۶ تا ۶۵ درصد بوده است. دین‌پرست همچنین استان‌هایی را که رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سطح آنها از ۱۸ تا ۲۵ فروردین ۱۴۰۰، بین ۶۶ تا ۷۶ درصد بوده است شامل زنجان، تهران، سمنان و یزد معرفی کرد.

حقوق سربازی افزایش یافت

● **ایسنا:** ۲۵ فروردین امسال بود که سردار ابوالفضل شکارچی، سخنگوی ارشد نیروهای مسلح، اعلام کرد که حقوق سربازان در سال ۱۴۰۰ افزایش می‌یابد و ۳۱ فروردین، ستاد کل نیروهای مسلح در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که حقوق سربازان افزایش یافت. برابر این اطلاعیه پیگیری ستاد کل نیروهای مسلح و همکاری دولت و مجلس سبب شد تا از فروردین امسال میانگین حقوق سربازان از ۴۴۰ هزار تومان در سال ۱۳۹۹ به یک‌میلیون‌و ۵۰۰ هزار تومان در سال ۱۴۰۰ برسد. به‌طوری‌که درحال‌حاضر حداقل حقوق پرداختی به کارکنان موصوف در مناطق عادی یک‌میلیون‌و ۵۰ هزار تومان و حداکثر آن نیز چهار میلیون تومان در مناطق عملیاتی است. همچنین اعلام شد که به کارکنان وظیفه متأهل و کارکنان وظیفه نخبه حقوق معادل صد درصد مبنای قانون خدمت وظیفه عمومی پرداخت خواهد شد که رقم آن در مناطق عادی دو میلیون تومان و در سایر مناطق نیز علاوه بر حقوق، فوق‌العاده‌ها نیز به آن اضافه می‌شود. امیر غلامرضا رحیمی‌پور، رئیس اداره سرمایه انسانی سرباز ستاد کل نیروهای مسلح، درباره جزئیات افزایش حقوق سربازان گفت: این موضوع در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده و خوشبختانه با پیگیری‌هایی که انجام شد، از همان اول فروردین حقوق سربازان با مبلغ جدید به حساب آنان واریز شد. او درباره اینکه آیا احتمال دارد که در سال جاری باز هم شاهد افزایش حقوق سربازان باشیم، گفت: موضوع افزایش حقوق سربازان از جمله مواردی است که در لایحه بودجه به آن پرداخته می‌شود؛ بنابراین هرگونه افزایش حقوق جدید هم باید در بودجه پیش‌بینی شود و ما از حالا در حال رایزنی و پیگیری هستیم که حقوق سربازان در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نیز افزایش پیدا کند.

برنامه‌ای برای هدفمندکردن یک یارانه پنهان در مدیریت شهری پایتخت

تهران؛ نیازمند حمل‌ونقل عمومی رایگان

علی پیرحسین‌لو

عکس: میزان

۱ حمل‌ونقل عمومی در تهران مطلقا ورشکسته است. از ابتدای دهه ۷۰ که بنا شد شهرداری‌ها خودگردان شوند، مسیری که در تأمین منابع اداره و توسعه حمل‌ونقل عمومی طی شد، به سرانجامی جز ورشکستگی فعلی هم نمی‌رسید. دو متولی اصلی اداره دو حوزه اصلی حمل‌ونقل عمومی، یعنی شرکت واحد اتوبوس‌رانی و شرکت بهره‌برداری مترو، هردو برای گذران امور روزمره خود محتاج کمک دولت و شهرداری هستند. تراز دخل و خرج این دو شرکت و روند تغییرات آن در سال‌های گذشته به‌وضوح نشان می‌دهد که حتی تا سال‌ها بعد هم نمی‌توان انتظار داشت روزی این دو بتوانند بدون کمک، به‌شکل خودگردان و با اتکا به کسب درآمد (ازطریق فروش بلیت یا غیر آن) توسط خود اداره شوند.

۲ خیال باطلی وجود دارد که خاستگاه آن به برنامه سوم توسعه برمی‌گردد که هزینه‌های تمام‌شده سفر در اتوبوس‌رانی و مترو باید به نسبت مساوی بین سه طرف (دولت، شهرداری و مصرف‌کننده) تقسیم شود. چرا خیال باطل؟ خیال به این خاطر که هیچ‌وقت چنین اتفاقی در عمل محقق نشده و احتمالا نخواهد شد و باطل به این دلیل که مبنای قانونی الزام‌آور یا حتی توجیه اقتصادی روشن یا زمینه اجتماعی مهیا برای چنین تقسیم و ترکیبی وجود ندارد. این صرفا درباره هزینه‌های بهره‌برداری است و نه ایجاد زیرساخت یا تجهیز و توسعه ناوگان. به دو شکل می‌توان این هزینه را محاسبه کرد: خالص و ناخالص، یعنی با یا بدون احتساب هزینه‌های غیرعملیاتی و استهلاک و بخشی از هزینه‌های نگهداشت و... اما در هر دو حالت، نه دولت هیچ‌گاه و در هیچ دوره‌ای حاضر شده یک‌سوم قیمت تمام‌شده هر سفر (با هریک از دو روش محاسبه) در شبکه مترو یا اتوبوس را به‌صورت یارانه پرداخت کند و نه سهم فروش بلیت از سرجمع هزینه‌ها هیچ‌وقت در عمل به یک‌سوم رسیده است. شهرداری هیچ‌گاه نتوانسته این مطالبه را از دولت وصول کند. عملا به علت کنترل‌های نظارتی و ابعاد امنیتی شبکه حمل‌ونقل عمومی، امکان تهدید به توقف یا کاهش سرویس‌دهی که نبوده و روش‌هایی از قبیل التماس و لابی و مطالبه علنی و بده‌بستان‌های مرسوم و... هم بی‌نتیجه مانده است.

۳ در واقع شهرداری این دو شرکت ورشکسته را مدام با تزریق پول سرپا نگه می‌دارد تا سرویس‌دهی حمل‌ونقل عمومی به شهروندان متوقف نشود. بهای این کار، هم‌اکنون نزدیک به چهار هزار میلیارد تومان است و قاعدتا همه‌ساله افزایش خواهد داشت. به بیان صریح‌تر، در شرایطی که دولت هیچ کمکی برای زنده‌ماندن حمل‌ونقل عمومی در پایتخت نمی‌کند، شهرداری سال به سال باید یارانه بیشتر و بیشتری بپردازد تا فقط همین وضع موجود سرویس‌دهی اتوبوس و مترو برقرار بماند. بماند که با این هزینه‌های فزاینده، عملا توان چندانی برای تأمین منابع توسعه شبکه، نوسازی ناوگان و حتی بهسازی و تعمیرات هم باقی نمی‌ماند. نتیجه این است که ناوگان مدام فرسوده می‌شود و نگرانی از اینکه این سیستم ناپایدار در آینده نزدیک دچار فروپاشی شود، مدام افزایش می‌یابد. این راه‌حل دست‌به‌عصا، از سویی باعث اعتیاد نظام بهره‌برداری از حمل‌ونقل عمومی به یارانه‌های سال‌افزون شده و از سوی دیگر، به علت فرسودگی ناوگان و نبود جذابیت سفر با اتوبوس و تا حدی مترو و به‌علاوه مطلوبیت بیشتر سفر با خودروی شخصی و نیز موتورسیکلت، عملا امکان مسافرگیری بیشتر در حمل‌ونقل عمومی را هم سلب یا سخت کرده است.

۴ روی کاغذ، متروی تهران با همین روند گسترش قرار بوده به رکورد روزانه هفت میلیون سفر برسد. در عمل، این عدد حتی در خاص‌ترین روزها به دو میلیون سفر هم نرسیده و میانگین نیز از این کمتر بوده است. اتوبوس‌رانی هم وضع مشابهی دارد، به‌طوری‌که تقریبا نتوانسته از سهم ۱۳ درصدی خود از کل سفرهای درون‌شهری فراتر برود. توجیهاتی که درباره علت این ناکامی مطرح شده‌اند، چه درست و چه غلط، در آینده نزدیک تغییری نخواهند کرد. چه کمبود ناوگان و پیامدهای کمی و کیفی آن، چه مجموعه عوامل منجر به جذابیت سفر با وسیله شخصی و چه نبود پیوستار در کل شبکه. تنها یک عامل می‌توانست تغییر کند و بر سمت تقاضا و نرخ مسافرگیری تأثیر بگذارد که به شکل معجزه‌واری از ابتدای این دوره مدیریت شهری محقق شد و آن کاهش قابل توجه سرفاصله حرکت قطارهای مترو بود. با تغییراتی که در سرفاصله و زمان‌بندی اعزام قطارها در خطوط مترو ایجاد شد، ظرف دو سال ظرفیت جابه‌جایی مسافر به میزان بیش از ۵۰ درصد افزایش یافت. اما مسافرگیری چقدر بیشتر شد؟ تقریبا هیچ. یا در خوش‌بینانه‌ترین ارزیابی‌ها، کمتر از پنج درصد. در پاسخ به چرایی این وضعیت، یک فرضیه این است که سفر با خودروی شخصی همچنان سهولت و ترجیح دارد. فرضیه دیگر می‌تواند این باشد که مترو و بدتر از آن اتوبوس به عنوان ابزار سفر ناگزیر و از سر ناچاری برای کسانی که امکان و توان استفاده از خودروی شخصی ندارند، جا افتاده است و فرضیه سوم اینکه بازاریابی مناسبی در سمت تقاضا برای عرضه نسبتا قابل توجهی که به شبکه سفر افزوده شده، انجام نشده است. هریک از این سه فرضیه ترافیکی، اجتماعی و اقتصادی را می‌توان سنجید و آزمود. ولی در اصل این واقعیت که تقاضا در حمل‌ونقل عمومی تهران از عرضه عقب افتاده، تردیدی نیست.

۵ در یکی، دو سال اخیر دو تغییر خاص بروز کرده که بر شرایط عمومی کشور، شهر و به تبع آن هر تدبیر و سیاست آتی در شهر تأثیر می‌گذارد؛ اولی تورم بی‌سابقه و دومی کرونا. براساس آخرین اعلام مرکز آمار، میانگین قیمت‌ها در اسفند ۹۹ نسبت به اسفند ۹۸ در استان تهران از ۵۰ درصد فراتر رفته است. تأثیری که چنین تکانه‌ای در قیمت‌ها بر معیشت شهروندان می‌گذارد، قابل درک است. در چنین شرایطی، نه تنها شورا و شهرداری نمی‌توانند نرخ بلیت حمل‌ونقل عمومی را پا به پای تورم افزایش دهند، بلکه اگر بنا باشد مسئولانه برخورد کنند، باید در این وانفسا بیشتر به فکر اقشار فرودست باشند که شاید حتی از پس شارژ بلیت اتوبوس و مترو هم به‌راحتی برنیایند؛ اما شهرداری بیش از اینکه بخش عمده هزینه‌ها را تا الان هم بر عهده گرفته و حتی به جای دولت هم یارانه داده، چه می‌تواند بکند؟

۶ کرونا هم وضعیت را بغرنج‌تر کرده است: اتوبوس و مترو متهم‌اند که یکی از مراکز اصلی شیوع ویروس کرونا بوده‌اند. به مردم توصیه شده که علاوه بر رعایت فاصله اجتماعی، تا حد امکان از حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر استفاده نکنند. تعطیلی مدارس و دانشگاه‌ها و دورکاری بخشی از فعالیت‌های بخش دولتی و خصوصی هم در کنار این نگرانی عمومی از حضور در حمل‌ونقل عمومی قرار گرفته تا در عمل تعداد مسافران در دو شبکه مترو و اتوبوسرانی به کمتر از نصف شرایط عادی کاهش یابد. متروی تهران تا سال ۹۸ به تعداد سفر روزانه یک‌میلیون‌و ۹۰۰ هزار (در روزهای غیرتعطیل) رسیده بود، اما با شیوع کرونا این عدد به شدت کاهش یافته و در حدود کمتر از ۸۰۰ هزار در روز باقی مانده است. این عدد برای مجموعه شبکه اتوبوسرانی (اعم از فیدر و بی‌آرتی) هم بالاتر از یک‌میلیون‌و ۶۰۰ هزار سفر بود که هم‌اکنون از حوالی ۶۰۰ هزار سفر در روز فاصله نمی‌گیرد. این سقوط آزاد در نرخ مسافرگیری، طبعا میزان تحقق برآوردهای درآمدی از محل فروش بلیت را هم به حدود نصف برآورد مندرج در بودجه مصوب کاهش داده است. مسئله فقط این نیست که سال ۹۹ برای حمل‌ونقل عمومی تهران فاجعه‌بار بود؛ بلکه ظاهرا قرار نیست در ماه‌های آینده هم چیزی در این جنبه تغییر کند، مشخص نیست کرونا چه زمانی پایان یابد و از همه بدتر معلوم نیست با رفتن احتمالی کرونا هم (که قاعدتا آنی و در لحظه اتفاقا نخواهد افتاد) میزان مسافرگیری حتی به سقف قبلی برگردد. عادت عمومی به پرهیز از سفر با اتوبوس و مترو، چیزی نیست که با ابلاغ پایان محدودیت‌های کرونایی و با فرض رفع ناگهانی نگرانی از ابتلا به بیماری، یک‌باره دگرگون شود؛ بنابراین وضعیت همین خواهد ماند؛ مگر آنکه تدبیری دیگر به میان بیاید. سؤال دوم را در همین‌جا باید پرسید: چه تدبیری باید کرد که نرخ مسافرگیری حداقل به وضعیت قبل از کرونا برگردد؟

۷ کاهش ناگهانی حجم سفرها در حمل‌ونقل عمومی، متناظر با کاهش هزینه‌ها نبوده است. کرونا علاوه بر آنکه باعث شده تعداد سفرها کمتر از نصف شود و به‌دنبال آن درآمدهای عملیاتی ناشی از فروش بلیت (و همچنین اجاره غرفه‌های تجاری و تبلیغات و...) نیز کاهش یابد، همچنین باعث افزایش هزینه‌های بهره‌برداری از دو ناوگان اتوبوس و مترو شده است؛ چراکه اعزام قطارها و حرکت اتوبوس‌ها (برای آنکه تا حد امکان رعایت فاصله اجتماعی مقدور شود) کاهش نیافته و درعین‌حال هزینه‌های جاری، پرسنلی و موارد غیرقابل‌پیش‌بینی، نسبت به برنامه و بودجه مصوب، قدری افزایش داشته است. سال قبل، شرکت بهره‌برداری مترو قرار بوده ۵۷۱ میلیارد تومان از محل فروش بلیت درآمد کسب کند، اما در واقع فقط ۲۸۸ میلیارد تومان از این درآمد محقق شده است. در مقابل، مصارف مصوب بودجه این شرکت ۱۷۵۷ میلیارد تومان بوده که عملا ۱۹۷۵ میلیارد تومان هزینه شده است. شرکت واحد اتوبوسرانی هم بنا بوده ۱۶۵ میلیارد تومان (از ۱۹۱۲ میلیارد تومان بودجه جاری مصوب) را از طریق فروش بلیت تأمین کند که عملا کمتر از ۱۳۰ میلیارد تومان عملکرد داشته است. در کنار این درآمدهای ناچیز، مجموع یارانه مستقیمی که شهرداری تهران به این دو شرکت پرداخت کرده، برای مترو بیش از ۱۱۰۰ میلیارد تومان و برای اتوبوسرانی نزدیک به ۱۳۰۰ میلیارد تومان بوده است! واضح است که اقتصاد کرونازده باعث شده هر دو شبکه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در یک مارپیچ ورشکستگی فرو بروند. بلای خانمان‌سوز اعتیاد به یارانه نیز مریض منظور را به‌طور مستمر ناتوان‌تر می‌کند؛ آن هم از منبعی که لایزال نیست و به درآمدهای نه چندان پایدار شهرداری متصل است. سؤال سوم در همین‌جاست: چگونه می‌توان دست‌کم از فرورفتن بیشتر در این باتلاق جلوگیری کرد؟

۸ عددها با ما سخن می‌گویند. مرور عدد و رقم منابع و مصارف مترو و اتوبوسرانی و تراز ناتراز درآمدها و هزینه‌های این دو شرکت بزرگ شهرداری تهران، مشخص می‌کند که در انتهای کوچه بن‌بست قرار داریم: جدا از بحث مشکلات معیشتی، به‌لحاظ عملگرایانه نیز فعلا نه می‌شود و نه باید بار تأمین مالی حمل‌ونقل عمومی را بر گرده مردم گذاشت. در سال ۹۸ و قبل از شیوع کرونا، قرار بود درآمد ناشی از فروش بلیت سهمی ۳۲ درصدی از مجموع هزینه‌های شرکت بهره‌برداری مترو داشته باشد که در عمل حدود ۲۶ درصد محقق شد؛ اما در سال کرونا این سهم از حدود ۳۲ درصد مصوب به کمتر از ۱۵ درصد تنزل کرد. برای سال ۱۴۰۰ هم با حساب و نصابی خوش‌بینانه، فرض شده مترو باید حدود هزار میلیارد تومان درآمد فروش بلیت داشته باشد که به معنای رسیدن تعداد سفرهای روزانه به دو میلیون سفر است؛ تصویری که فاصله گزافی با واقعیت دارد. اگر واقع‌بین باشیم، با ادامه وضعیت فعلی در مدیریت کرونا، بعید است که امسال میانگین تعداد سفر روزانه به یک میلیون در روز و درآمد فروش بلیت مترو به ۴۰۰ میلیارد تومان برسد. وضعیت در اتوبوسرانی از این هم بدتر است؛ سهم (درصد) درآمد بلیت از کل هزینه‌ها (آن هم بدون درنظرگرفتن هزینه‌های عمرانی و نوسازی ناوگان) یک‌رقمی شده و وابستگی به یارانه شهرداری بیشتر بوده است. در واقع با ادامه کرونا در سال ۱۴۰۰ و نیز با ادامه این دو روند نامتوازن که درآمد بلیت کمتر از ۲۵ درصد ولی هزینه‌ها تا حدود ۴۰ درصد افزایش می‌یابد، عملا سهم بلیت از سرجمع منابع مورد نیاز برای صرفا سرپانگه‌داشتن حمل‌ونقل عمومی، همچنان دچار عقب‌افتادگی خواهد بود؛ یعنی مسافر حدود یک‌هشتم یا کمتر از سرجمع هزینه‌های سفر را خواهد پرداخت؛ آن هم به شرطی که منظورمان هزینه‌های خالص و حداقلی سفر باشد، وگرنه با روش محاسبه واقعی‌تر هزینه‌ها، این سهم به کمتر از یک‌دهم خواهد رسید. سؤال چهارم در اینجا مطرح می‌شود: وقتی سهم بلیت در قیمت تمام‌شده سفر تا این حد اندک است، اساسا چه نیازی به بلیت است؟ و با چه منطقی ما از مسافر بلیتی را طلب می‌کنیم که اساسا قابلی ندارد؟!

با این هشت مقدمه و چهار پرسش، به بحث اصلی وارد شویم و پرسش راهگشا را به شکلی اغراق‌شده و حداکثری بپرسیم: شهرداری تهران که قرار است امسال حدود سه‌هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان یارانه بدهد تا مترو و اتوبوس‌رانی تعطیل نشود، چرا ۵۰۰ میلیارد تومان روی آن نمی‌گذارد تا خود و مردم را از دغدغه بلیت خلاص کند؟! وقتی شهرداری با یک تصمیم و تصویب شورا مجبور می‌شود ۱۱۰۰ میلیارد تومان یارانه سال قبل بهره‌برداری مترو را به ۱۶۰۰ میلیارد تومان امسال افزایش دهد، با چه منطقی نباید ۳۰۰ میلیارد تومان روی آن بگذارد و در عوض از دردسرهای فروش و کنترل بلیت و... خلاص شود؟ آن هم در شرایطی که نه مدیران شهرداری از قیمت بلیت راضی هستند و نه مصرف‌کننده! وقتی سیستم فعلی اتوبوس‌رانی همیشه محل نارضایتی است و از شهروند مصرف‌کننده تا سطوح مختلف سرویس‌دهنده (از راننده بگیرید تا شهردار) هیچ‌یک وضع موجود را نمی‌پسندند؛ وقتی اتوبوس‌های پابه‌سن‌گذاشته یکی پس از دیگری پا به سن فرسودگی می‌گذارند و تلاش‌ها برای نوسازی و بهسازی آنها به برکت بی‌اعتنایی دولت و شرایط تحریم ناکام می‌ماند؛ وقتی شهرداری در عمل ۹۰ درصد هزینه‌ها را می‌پردازد تا یک ناوگان فرسوده را در یک نظام ورشکسته در وضعیت تداوم سرویس نگه دارد؛ آیا شایسته‌تر و آبرومندانه‌تر نیست که به مردم بگوییم دیگر به بلیت نیازی نیست و فعلا اتوبوس برای همه رایگان است؟

جملات قبل، شاید یک بیان صریح و تیز از پرسش اصلی و ایده ناشی از آن بود؛ اما منظور این نیست که باید از همین فردا مترو و اتوبوس را کلا رایگان کرد. بلکه می‌توان دست‌کم در گام اول، این ایده را به شکلی محدود و معطوف به پنج مسئله اجرا کرد: یکی مسئله بازگشت نرخ مسافرگیری به وضعیت پیش از کرونا و سپس بازاریابی گسترده‌تر به‌ویژه برای مترو؛ دوم نوعی راه‌حل جبرانی برای کمک به اقشار فرودست که معمولا قربانی سیاست‌گذاری‌های مدیریت شهری به نفع فرودستان و بالانشینان بوده‌اند و در دوره تحریم و کرونا هم فاصله شمال-جنوب برایشان زیان‌بارتر و آزارنده‌تر شده است؛ سوم به‌رخ‌کشیدن و عمومی‌کردن این بحث که این سامانه‌ها ورشکسته است و این وضعیت پایدار نیست و با این نرخ‌های بلیت و بدون کمک دولت هیچ کار دیگری نمی‌توان کرد، با هدف یافتن راه‌حل اجماعی برای این معضل، خصوصا در دولت؛ و چهارم اظهار و علنی‌سازی رویکرد سوگیرانه و تبعیض مثبت شهرداری به نفع حمل‌ونقل عمومی، در برابر خودرومحوری. با مقدمات پیش‌گفته، روشن است که برای این ایده، هم می‌توان توجیهات اقتصادی آشکار بیان کرد، هم توجیهات زیست‌محیطی، هم توجیهات اجتماعی و هم توجیهات مدیریتی.

اما دست‌کم پنج سناریو را برای ابعاد اجرای آن می‌توان پیشنهاد کرد: سناریوی اول (و حداکثری) اینکه مثلا برای مدت دو سال، کل شبکه مترو و اتوبوس‌رانی برای همه شهروندان رایگان شود؛ دوم اینکه صرفا دو خط جدید مترو (خطوط ۶ و ۷) به همراه بخشی از شبکه اتوبوس‌رانی رایگان شوند؛ سوم اینکه کل اتوبوس‌های شهر تهران رایگان شوند؛ چهارم اینکه همه اتوبوس‌ها غیر از خطوط بی‌آرتی رایگان شوند و پنجم (سناریوی حداقلی) اینکه لااقل آن بخشی از شبکه اتوبوس‌رانی که مسافران را به ایستگاه‌های مترو می‌رساند، رایگان شود.

احتمالا در فضایی که کار کارشناسی با تمهیدات اجتماعی و جسارت مدیریتی همراه شود، بتوان سناریوهای دوم یا سوم یا ترکیبی از آنها را برای یک بازه زمانی مشخص توصیه کرد؛ اما فعلا شرح و توجیه ایده را به سناریوی آخر محدود کنیم:

فردای روزی که مشخص شد کرونا دیگر تهدید جدی برای سلامت شهروندان محسوب نمی‌شود و فعالیت‌ها در تهران می‌تواند به شرایط عادی برگردد، بخشی از اتوبوس‌های شهر تهران که مردم را از مبادی مختلف به ایستگاه‌های مترو می‌رسانند، رایگان می‌شوند. به لحاظ اجرائی، روش‌های مختلفی برای این کار می‌توان متصور بود که شاید بهترین آنها استفاده از کارت‌بلیت‌های هوشمند به شکلی باشد که مسافر مترو را تشخیص دهد و هزینه سفر قبل و بعد او با اتوبوس را رایگان محاسبه کند؛ و البته روش‌های ساده‌تری هم قابل تصور است. شبکه مترو به عنوان تنها مد حمل‌ونقلی پاک انبوه‌بر، می‌تواند از این طریق وارد مرحله جدیدی از بازاریابی و جذب مسافر شود. شهرداری با رایگان‌کردن اتوبوس، حسن‌نیت خود را به مردم و به‌ویژه اقشار و مناطق کمتربرخوردار نشان می‌دهد تا اگر باز به محدودکردن خودروهای شخصی پرداخت، این ادعا که عوارض بر خودروهای آلاینده را خرج حمل‌ونقل عمومی می‌کند، قابل باور باشد و منشأ اعتماد عمومی شود. طبعا اگر بعدا امکان و تمکنی برای تأمین ناوگان نو یا اشکال جدید حمل‌ونقل انبوه‌بر فراهم شود، شهروندان درک خواهند کرد که برای چیزی بلیت خواهند پرداخت که دیگر آن ناوگان فرسوده قبلی نیست و ارزشش را دارد. شهرداری هم عملا ابراز خواهد کرد که اگر یارانه‌ای به حمل‌ونقل درون‌شهری پرداخت می‌شود، باید هدفمند باشد و با اولویت به شهروندانی تخصیص یابد که در این شهر گران و پرهزینه، کمترین انتفاع مالی را برده‌اند و حال آنکه کمترین آلودگی را هم تولید کرده‌اند. دولت و مجلس هم متوجه خواهند شد که وقتی برای سال‌های متمادی به یک مسئله واقعی پایتخت بی‌اعتنایی می‌کنند، بالاخره ماه همیشه پشت ابر نمی‌ماند و روزی این مسئله عمومی می‌شود: تا در فضای عمومی مجبور به پاسخ‌گویی شوند و از همه مهم‌تر؛ شورا و شهرداری با چنین تصمیمی رویکرد همدلانه خود را نسبت به گرفتاری‌های معیشتی مردم نشان خواهند داد.

این ایده در مرحله اجرا نیازمند جزئیات بیشتری است؛ به‌ویژه درباره اتوبوس‌رانی شبانه، درباره مینی‌بوس‌ها و بخشی از ناوگان که رفت‌وآمد حومه‌ای را پوشش می‌دهد و همچنین درباره بخشی از شبکه تاکسی‌رانی که تا حدی انبوه‌بر است. به علاوه زمینه‌های مهمی برای گسترش هوشمندسازی، توسعه پیوستگی و جابه‌جایی بین مدهای مختلف حمل‌ونقل عمومی و نیز حل دو مسئله قدیمی ایجاد خطوط (و به‌صرفه بودن یا نبودن خط) و نیز دسترسی کمتر از چند صد متر به اولین ایستگاه حمل‌ونقل عمومی وجود دارد. اما نهایتا اگر دغدغه زیست‌پذیری بهتر شهر تهران را داریم، باید توجه کنیم که خلاصی تهران از غصه‌های قدیمی ترافیک و آلودگی هوا و بهبود کیفیت زندگی در آن به‌ویژه برای کسانی که شهر برای آنها بی‌رحم و سلطه‌گر بوده و همیشه بازندگان روند توسعه و گرانی شهر بوده‌اند، نیازمند تصمیمات و اقدامات شجاعانه‌ای است که البته به‌طور توأمان هم بر دانش و تجربیات واقع‌بینانه و هم بر دغدغه‌مندی برای شهر و شهروندان متکی باشد.

خبر

نحوه برگزاری امتحانات پایانی دانش‌آموزان

● **شرق:** وزیر آموزش و پرورش جزئیات و نحوه ارزشیابی و برگزاری امتحانات پایان سال دانش‌آموزان در پایه‌های تحصیلی مختلف را اعلام کرد. محسن حاجی‌میرزایی با بیان اینکه بیش از ۱۲میلیون‌و ۷۰۰ هزار پیام از معلمان، دانش‌آموزان و خانواده‌ها به دست ما رسیده است و شش میلیون کاربر این پیام‌ها را ارسال کرده‌اند، گفت: همکارانم پیام‌ها را دسته‌بندی کرده‌اند و براساس بیشترین فراوانی به این پیام‌ها پاسخ می‌دهم.

او افزود: مهم‌ترین دغدغه در پیام‌های رسیده، امتحانات آخر سال است و بیش از ۳۰ درصد سؤالات و ابهامات و درخواست‌ها به این موضوع مربوط می‌شود. براساس پیش‌بینی‌ها و هماهنگی‌هایی که به عمل آوردیم، قرار ما این است که امتحانات را بعد از عید فطر یعنی از ۲۷ اردیبهشت آغاز کنیم. تلاش می‌کنیم امتحانات حداکثر تا قبل از ۲۸ خرداد که زمان برگزاری انتخابات است، به پایان رسیده باشد. وزیر آموزش و پرورش با بیان اینکه به‌این‌ترتیب ۲۷ اردیبهشت زمان پایان آموزش‌ها برای دوره آموزش متوسطه و آخر اردیبهشت زمان پایان آموزش برای ابتدایی‌هاست، گفت: امتحانات به دو صورت حضوری و غیرحضوری است. اصرار داریم که امتحانات پایه نهم و دوازدهم حضوری برگزار شوند. این سؤال مطرح شده است که «چرا در چنین شرایطی روی امتحانات حضوری تکیه می‌شود؟» ما به طور قطع بدون هماهنگی با ستاد ملی کرونا و رعایت ملاحظات، سفارش‌ها و پروتکل‌های بهداشتی کاری انجام نخواهیم داد. او ادامه داد: این کار زمانی انجام می‌شود که با مسئولان بهداشت هماهنگ شده باشد و از این جهت نگرانی وجود ندارد؛ اما این کار به خاطر شما دانش‌آموزان است؛ زیرا امتحانات این دو پایه، امتحانات تأثیرگذاری است و در آینده شغلی و تحصیلی‌تان اثرگذار است و اگر غیرحضوری باشد، احتمال تضعیف حقوق شما وجود دارد و نگرانی‌هایی پیرامون همسانی نمره‌دهی و سنجش تحصیلی دانش‌آموزان ایجاد می‌شود. باید امتحانات یکسانی برگزار شود و مطمئن باشیم حق هیچ دانش‌آموزی تضعیف نمی‌شود.

حاجی‌میرزایی با اشاره به اینکه اگر در زمان اعلام‌شده از سوی ستاد کرونا اجازه برگزاری امتحانات حضوری داده نشود، ممکن است امتحانات به تأخیر بیفتد؛ اما مُصر هستیم حضوری باشد، گفت: برای سایر پایه‌ها اگر اجازه برگزاری حضوری امتحان وجود نداشت، ارزشیابی‌ها غیرحضوری خواهد بود و اختیار را به شورای مدرسه داده‌ایم و می‌تواند از روش‌های مختلفی برای سنجش پیشرفت دانش‌آموزان استفاده کند. معلم مهم‌ترین عامل ارزشیابی است و مهم این است به ارزیابی دقیقی از وضعیت تحصیلی دانش‌آموزان خودش برسد. هنوز بیش از سه هفته به پایان سال تحصیلی باقی مانده و امیدوارم به سمت آرامش بیشتر و مهار کرونا پیش برویم و شرایط شهرهای ما به وضعیت مناسب‌تری برسد.

پیاده‌راه خیابان شریعتی در شمال تهران باغ‌راه می‌شود

● **شرق:** اجرای باغ‌راه در پیاده‌راه خیابان شریعتی به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین شریان‌های ورودی منطقه یک از ابتدای پل شهید آیت‌الله صدر تا میدان قدس وارد فاز عملیاتی شد. سیدحمید موسوی، شهردار منطقه یک، با اعلام اجرای طرح باغ‌راه در پیاده‌راه خیابان شریعتی اظهار کرد: به منظور ارتقای زیبایی بصری و ایجاد و تقویت آرامش و درعین‌حال سرزندگی در خیابان شریعتی به‌عنوان یکی از مسیرهای اصلی ورودی به منطقه یک، تبدیل آن به باغ‌راه مطرح و طرح مطالعاتی و اولیه آن انجام و عملیات اجرائی مقدماتی شامل نقشه‌برداری کل مسیر به انجام رسیده است.

او گفت: این اقدام علاوه بر زیباسازی یکی از خیابان‌های شاخص منطقه و ایجاد یک فضای مطبوع و فرح‌بخش شهری، با کاهش مسیرهای ارتباطی سواره و توسعه پیاده‌راه با کاشت گل، درخت و درختچه، نصب آبنما، نیمکت، تأمین روشنایی مناسب و... در ساماندهی ترافیکی محدوده نیز تأثیرگذارخواهد بود. پس از تصویب نهایی طرح، عملیات اجرائی پروژه از ضلع جنوب شرقی خیابان شریعتی آغاز خواهد شد و با اجرای آن شهروندان عزیز، خیابان شریعتی را به صورت کاملا سبز و محیطی تفریحی با نورپردازی‌های خاص رؤیت خواهند کرد.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه شهرستان ساری منطقه یک

برابر رای شماره ۱۳۹۹۶۰۳۱۰۰۰۱۰۰۸۷۸۲ مورخ ۲۳-۱۲-۹۹ که در هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی منطقه یک ساری تصرفات مالکانه آقای /خانم ریحانه یوسفی رستکتی فرزند علی پ