

گپی با خواهرانی که صفر تا صد یک کبابی را می‌گردانند

جیگر کی دخترانه

سدی رنگ غالب وسایل مغازه‌شان است. به سبک چیدمان دکان‌های دهه ۶۰ یک پخچال دارند برای خوراکی‌ها و دیگری برای نوشیدنی. داخل مغازه یک گج‌بری آینه‌کاری به سبک قدیم کار شده است. فرش‌ان زغالی است و آتشش آماده. آن‌طرف‌تر چای‌شان به راه است و درون استکان‌های کمرباریک نقاشی‌شده از میهمان پذیرایی می‌کنند. مشتری دو سیخ جگر سفارش داده، بیرون نشسته‌اند و با اشتیاق می‌خورند و هنگام تسویه‌حساب چای هم سفارش می‌دهند. فضای نوستالژی این مغازه که در خیابان سنگفرش‌شده سی‌تیر قرار دارد، سبب می‌شود خوردن کباب، جگر، دل و قلمبه و جگرکی جلال حس‌کهنه قدیم‌ر را تداعی کند. اما این مغازه یک ویژگی منحصربه‌فرد دارد که باعث می‌شود آن را از بقیه متمایز کند؛ جگرکی جلال توسط ضحّا و آیدا قلی‌پور مدیریت می‌شود. حالا حتماً با خودتان می‌گویید پس چرا «جلال»؟ این نام کسی است که پیشینه‌اد این ایده را به ضحّا و آیدا داده است. دو خواهر که یکی‌شان ۲۷ سال دارد و دیگری ۲۹ سال، شش ماه است که جگرکی راه انداخته‌اند و با وجود چالش‌های فراوان، هر روز احساس موفقیت و رضایت بیشتری دارند. ضحّا دو لیسانس حقوق و روان‌شناسی گرفته. کار در بیمارستان اعصاب و روان را دوست داشته اما شرایطش فراهم نشده است. او می‌گوید به شغل‌های عموماً پرچالش علاقه دارد و از همان اول راه را ضحّا راه می‌اندازد. آیدا رفته نان بگیرد و این تقسیم‌کار را از همان اول راه رها کرده‌شان تعریف کرده‌اند. ضحّا خواهر بزرگ‌تر است، پرستیز و لباس‌پوشیدنش شبیه به یک سرآشپز واقعی است. می‌گوید: «شاید من اولین زنی باشم که پشت منقل می‌ایستد و جگر و جوجه‌کباب می‌دهد دست مشتری. من به پختن کباب آن هم بر روی آتش و زغال از بچگی علاقه داشتم؛ برای همین هم فر گازی را برای مغازه انتخاب نکردم». می‌خندد و ادامه می‌دهد: «مزه جگر روی زغال یک چیز دیگر است. پدرم همواره این علاقه‌ام را تشویق کرده و تا الان او بوده که نگذاشته من و خواهرم در مسیری که انتخاب کرده‌ایم، کم‌بیاوریم. من همیشه برای انتخاب شغل و مسیرم آشپزی جزهٔ فانتزی‌ها و رویاهایم بود. اول به بازکردن رستوران فکر می‌کردیم و اینکه منوی غذاهای مکزیکی، ایتالیایی و... را که همیشه درست می‌کنم، ارائه بدهیم؛ اما خیلی اتفاقی یکی از دوستان پیشنهاد جگرکی را داد و ما هم به آن فکر کردیم و بعد راهش انداختیم».

تأسیسات مغازه کار خودمان بود

به گفته ضحّا، «از این مغازه حدود ۴۰ سال بود که استفاده‌ای نشده بود. برای همین به بازسازی اساسی نیاز داشت. تعمیر مغازه از کاشی‌کاری گرفته تا لوله‌کشی و کارهای تأسیساتی را با کمک هم انجام دادیم. آیدا مهندسی مکانیک خوانده و بسیاری از امور فنی بر عهده او بود. تا اینکه مغازه روبه‌راه شد و ما کارمان را شروع کردیم. ابتداءیساکن بزرگ‌ترین چالشی که ما با آن مواجه شدیم، نوسان قیمت‌ها و بالا رفتن آنها بود. برای مثال قیمت جگر دو برابر شد. قیمت گوشت هم به همین ترتیب و مردم قدرت خریدشان کم شد. برای همین ما سعی کردیم از سود خودمان کم کنیم؛ یعنی قیمت‌ها را بالا نبریم، طوری‌که بر روی خیلی از آیت‌ها ما سودی نداریم. فقط ادامه دادیم برای اینکه شرایط را حفظ کنیم و در مغازه را نبندیم».

ضحّا از دومین چالش هم حرف می‌زند: «همین‌که ما به‌عنوان یک زن پشت منقل ایستادیم و کباب درست می‌کنیم، باعث نگاه‌های عجیب و پر از علامت‌سؤال برای



وقتی با قدرت جلو می‌روی، می‌بینی خواه‌ناخواه همه نگاه‌های متعجب و قضاوت‌ها حذف می‌شود و تو پله به پله به هدفت نزدیک‌تر می‌شوی. من از این جهت همیشه امیدوارم، امیدوار به آینده و درست‌شدن شرایط. خیلی از دوستان من مهاجرت کردند و رفتند، اما من با وجود اینکه شرایطش را هم برای رفتن داشتم، نرفتم؛ چون اگر قرار باشد همه بگذاریم و بریم پس کی بماند مملکت را بسازد؟ ضمن اینکه به باور من هیچ‌کجا مملکت خود آدم نمی‌شود

آقایان است. به هر حال عادت ندارند و تا به حال چنین چیزی ندیدند که خب شاید تقصیری هم نداشته باشند. مثلاً مشتری آقا می‌آید داخل و می‌خواهد یادت بدهد، فکر می‌کند نمی‌توانی و از پیشش برنمایی. یا مثلاً می‌گوید من می‌ایستم شما بروید داخل آشپزخانه! دو، سه هفته اول خیلی ناراحت شده بودم و واقعا ادامه‌دادن برام سخت شده بود، ولی پدرم که همیشه الگوی من است، گفت اصلاً به این چیزها فکر نکن. کار خودت را بکن. بقیه هم کم‌کم عادت می‌کنند. واقعا هم هر چقدر زمان می‌گذرد می‌بینم قضیه برای خیلی‌ها حداقل در همین محله جا افتاده و دیگر عجیب نیست، خیلی‌ها الان حتی از شغل ما خوششان آمده و مدام سعی می‌کنند تشویق‌مان کنند. به این نتیجه رسیدم که همه چیز به خودمان مربوط است، اینکه درون جامعه بایستیم و خودمان را از محدودیت‌های فرهنگی جدا کنیم».

آزادی‌های پسران به نسبت دختران

ضحّا از ریشه‌های سنتی برخی رفتارهای می‌گوید: «وقتی از قدیم جا افتاده که زن‌ها از جرقه و آتش می‌ترسند، انکار برای همه تبدیل به یک اصل شده و معتقدند اصلاً مگر یک زن بلد است آتش روشن کند. ولی وقتی پای شغلت ایستادی و نشان دادی که از پیشش برمی‌آیی، کم‌کم طرز فکرها تغییر می‌کند. البته شاید اگر پدر من مردی بود



که نمی‌گذاشت من هیچ کاری بکنم، دست به آتش بزنم و آشپزی کنم، طبیعتاً من هم ترسو بار می‌آمدم. برای همین هم وقتی از تصمیم خود برای راه‌اندازی اینجا با او حرف زدیم، استقبال کرد و گفت حمایتان می‌کند و تا الان هم همین‌طور بوده». او بر این باور است که «به پسرهای ما یک‌سری آزادی‌ها از همان اول داده می‌شود. ما نسل جوان باید حواسمان باشد که دختران‌مان را با ترس انجام‌دادن یک‌سری کارها بار نیاوریم؛ چون وقتی بگوییم نمی‌توانی، قاعداً توانایی هم به دست نمی‌آورد. برای ذهن دختران‌مان نباید محدودیت بتراشیم؛ چون ذهن پر است از ایده و توانایی که با تمرین و تکرار و تجربه به ثمر می‌رسد. وقتی با قدرت جلو می‌روی، می‌بینی خواه‌ناخواه همه نگاه‌های متعجب و قضاوت‌ها حذف می‌شود و تو پله به پله به هدفت نزدیک‌تر می‌شوی. من از این جهت همیشه امیدوارم، امیدوار به آینده و درست‌شدن شرایط. خیلی از دوستان من مهاجرت کردند و رفتند، اما من با وجود اینکه شرایطش را هم برای رفتن داشتم، نرفتم؛ چون اگر قرار باشد همه بگذاریم و بریم، پس کی بماند و مملکت را بسازد؟ ضمن اینکه به باور من هیچ‌کجا مملکت خود آدم نمی‌شود».

برطرف‌دازن‌ین غذای منوی شما چه چیزی است؟

دنده‌کبابی‌ما طرف‌دار زیادی دارد. قبلاً میگوی کبابی‌ما هم خیلی خوشمزه بود که خب به خاطر بالا رفتن قیمت‌ها مثل چنجه فعلاً حذفش کردیم. جگر و گوشت و مرغ و... سفارش می‌دهیم و برابرام می‌آورند. نان را خودمان می‌گیریم و بقیه کارها را هم با هم انجام می‌دهیم، اما فکر می‌کنم کارمان سنگین‌تر که بشود باید یک نفر را کمک‌ی بیاوریم. اتفاقاً یکی، دو خانم در همین محله دیدم که برای همکاری با ما مشتاق هستند. ما فعلاً صبر کردیم تا زمانی‌که بتوانیم از پس تأمین هزینه‌های یک نیروی جدید بریاییم.

همیشه دلم می‌خواست هر شغلی را که راه می‌اندام برای همه قابل دسترس باشه، نه فقط برای یک قشر خاص. برای همین هم دلم می‌خواهد تا جایی که راه دارد قیمت‌ها را بالا نبرم که اکثراً قدرت خرید داشته باشند.

ادامه از صفحه اول

نیاز به رنسانسی در معماری

البته این اعتراض گسترده دو هفته اخیر بی‌سابقه هم نیست. قبلاً حدود دو، سه سال پیش، انجمن صنفی معماران استان البرز شکایتی به دیوان عدالت اداری تسلیم کرد مبنی بر اینکه اصلاً هیئت‌های چهارنفره استانی (مشکل از نمایندگان شهرداری، شورای شهر، نظام مهندسی و اداره کل راه و شهرسازی) کلاً در صلاحیت‌شان نیست که این ضرایب را تعیین کنند، بلکه فقط و فقط شورایی تعیین‌شده در ماده ۱۱۷ قانون نظام مهندسی است که می‌توانند این جداول را تغییر دهد. دیوان عدالت نیز رأی به ابطال مصوبات هیئت چهارنفره داد. اما این بدان معنا نبود که کرجی‌ها موفق به بازگرداندن روال همه استان‌ها به ضرایب شکست به سال ۷۹ شده‌اند. یکی از معماران فعال در کرج می‌گفت: من اعلان عمومی کردم که ما در البرز رأی هیئت عمومی ساختار شکست ۷۹ اخذ کردیم و نمونه دادخواست برای استان‌های سمنان، قم، اردبیل وکیلان و مازندران فرستادیم. می‌گفت اگر زودتر اقدام می‌کردند این اتفاق نمی‌افتاد. شکی نیست که اقدام جمعی و حرفه‌ای نتیجه می‌دهد. چنان‌که پیرو نامه‌ای که پیش‌کسوتان و معماران و شهرسازان قدیمی‌تر به وزیرراه و شهرسازی نوشته‌اند، اکنون میل امضاهای معماران از همه جای ایران برای اعتراض روان شده است و هنوز ادامه دارد.

باید اعتراف کنم زمانی که در پی کشف انگیزه این تغییرات برآمدم، به من گفته شد در این ۲۳ سالی که از عمر این جدول «ساختار شکست» پایه می‌گذرد، اصولاً در استان‌های مختلف هیچ‌کس از آن پیروی نمی‌کرده است. مثلاً در اصفهان معماران به جای ۴۰ درصد تنها ۲۵ درصد از کل را می‌گرفته‌اند و در شیراز در مقاطعی این سهم تا ۱۵ درصد نیز تنزل می‌کرده است. حال اینکه چرا چنین شده است، از نظر من به نگاه کل جامعه مهندسی و مسئولان به نقش و مقام معمار وابسته بوده است. واقعیت این است که از بعد از انقلاب، معماران ما موقعیت خود را در جامعه مهندسی مرتباً از دست داده‌اند. در تمام این سال‌ها معماران ما نتوانسته‌اند یک نظام معماری حرفه‌ای غیردولتی (مانند انجمن آرشیکت‌های قبل از انقلاب یا چیزی شبیه آن) درست کنند و آنها هم که سعی کرده‌اند به جایی نرسیده‌اند؛ زیرا تصورشان این بوده که در شرایط دالما بحرانی و بی‌قانونی حاکم بر بخش ساختمان، ایجاد تشکل‌های حرفه‌ای بی‌فایده است! جالب اینجاست درحالی‌که در استان‌های کشور تشکل‌های صنفی معماران به‌تدریج و به‌صورت پرانگه تشکیل شده و مثلاً در اصفهان نهادی به نام «انجمن صنفی معماران استان اصفهان» وجود دارد، اما در تهران که بیش از ۲۰ درصد جمعیت کشور و شاید بیش از ۲۰ درصد از مهندسان را در خود جمع کرده، تشکل یا نهاد مشابهی وجود ندارد! به‌سادگی مشاهده می‌کنیم که این بی‌عدالتی‌ها به ضرر جامعه معماری از قبل وجود داشته است و اقدام آن چند نفری که درست روز ۲۸ اسفندماه ۱۴۰۲ جدول تغییر داده‌شده را به امضای وزیر رسانده‌اند، درواقع چیزی نبوده جز توجیه تمام بی‌قانونی‌هایی که در دو دهه اخیر انجام می‌شده و کسی صدایش در نمی‌آمده است. در همین حین معماران برجسته (ستاره) به کار خود در مناطق مرفه‌نشین مشغول بوده و به‌طور کلی نرخ‌ها و دستمزدهای خاص خود را داشته‌اند که به‌درستی اصلاً ربطی به جداول قانونی نظام مهندسی نداشته است. بله، داستان این است که در تمام این سال‌ها نقشه‌های تکرارشونده و بدون نوآوری در معماری... باعث شده معماری نتواند به‌عنوان یک هنر خلاق به فضای شهری هویت و زیبایی ببخشد. ما معماران به جای رجوع به میراث غنی معماری ایرانی و رعایت اصول معماری مدرن که حدود یک قرن است جهانی شده، تسلیم وضعیتی شده‌ایم که تنها راه رهایی از آن گرداوردن اراده‌ای جمعی و حرفه‌ای برای بازپایی آن نقش قدیم و شایسته مقام معمار ایرانی است. خواه یک نظام معماری توانا و منفق از سایر نظامات، اما همراه با آنها در سطح ملی... خواه ایجاد تشکل‌هایی محلی یا استانی که بتوانند با کار داوطلبانه و مستمر، معماری مناسب برای هفت اقلیم متفاوت کشورمان را ندوین و در همه جای این مرزوبوم جاری کنند. آری، ما به رنسانسی جدید در حوزه معماری‌مان نیاز داریم تا هنر معماری غنی کشورمان از این فلاکت و سرافکندگی دور شود. به گروه‌های فعال حرفه‌ای که به ارتقای وضعیت حرفه و به همه مردمان بیندیشند؛ کسانی که برای پرداختن به بافت‌ها و بناهای میراثی هر استان، برای ایجاد روحیه مرمت و بهسازی به جای تخریب و نوسازی در همه جا، برای تشویق فنون جدید مرمت و ساختمان و تربیت تکنیسین‌های خوب در زمینه تأسیسات و سازه و مهارت‌های دیگر پیرامون حرفه معماری و هزار اقدام مؤثر دیگر، تلاشی فراگیر را آغاز کنند.

گزارش

واکنش شورا به آتش‌سوزی‌های سریالی اتوبوس‌های تندرو

روزشمار تحقق وعده‌های حمل‌ونقلی روشن شد

نورا حسینی، ۱۰ روز از سال ۱۴۰۲ گذشته بود که یک دستگاه اتوبوس تندرو در خیابان ولیعصر دچار حریق می‌شود. مسافران از این حادثه جان سالم به در می‌برند، اما اتوبوس در آتش می‌سوزد. چهار روز بعد یک اتوبوس تندرو دیگر در ایستگاه لویزان دچار دودگرفتگی می‌شود. عامل هر دو حادثه نقص فنی اتوبوس‌ها بود. علی‌اصغر قائمی، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، این حوادث را نشانه‌های ضعف در نگهداشت می‌داند و می‌گوید: این کم‌کاری ممکن است از سوی شرکت واحد رخ داده باشد و شاید قصور رئیس خط یا راننده اتوبوس باشد.

او ادامه می‌دهد: نبود کیسول آتش‌نشانی در اطفای حریق و ابزارهایی که به پیشگیری از حوادث کمک می‌کند، نشانه بی‌توجهی به موضوع نگهداشت است که در این چندساله نسبت به حوزه حمل‌ونقل عمومی وجود داشته و در این دوساله هم به‌درستی به آن پرداخته نشده؛ به همین دلیل امسال اختبارات وسیعی به شهرداری داده شده که جدی‌تر به موضوع تقویت ناوگان اتوبوس‌رانی پرداخته شود. این عضو شورای شهر تهران ادامه می‌دهد: شهرداری در این زمینه به ما قول داده‌اند و روزشمار ما هم شروع شده و امیدواریم بتوانند این وعده‌ها را در شرایط سخت محقق کنند.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، هم درباره جریان فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و حوادث سریالی در مترو و اتوبوس می‌گوید: بارها درباره این موضوع تذکر دادم که تجهیزات عمر مفیدی دارند و اگر در طول بهره‌برداری و حتی در پایان عمر مفیدشان مورد تعمیرات اساسی و زیربنایی قرار نگیرند، حتماً می‌توانند با حوادث و مشکلاتی مواجه شوند. بازسازی اتوبوس‌ها، چه اتوبوس‌های تندرو و چه اتوبوس‌های معمولی ازجمله موضوعاتی بود که سال گذشته بارها و بارها راجع به آن تذکر دادیم، عقب‌ماندگی در این حوزه بسیار است. باید همکاری‌ها در شرکت واحد با عزم جدی در سال ۱۴۰۲ به دنبال رفع معایب اضطراری اتوبوس‌ها باشند. همچنین در گذشته مقرر کرده بودیم همه اتوبوس‌ها دارای یک کیسول اطفای حریق باشند؛ زیرا حادثه ممکن است برای خودروهای نو هم پیش آید، اما مهم این است که پیش‌بینی‌ها و بازبید فنی انجام شده باشد و نواقص قابل تشخیص را رفع کرده باشیم؛ بنابراین داشتن کیسول اطفای حریق لازم است.

به گفته او بازبیدهای روزانه و دوره‌ای هم باید صورت بگیرد. برای مثال اگر این بازبیدها روزانه انجام شود، حوادثی که بر اثر نشستی و پخش‌شدن روغن و افزایش حرارت ایجاد می‌شود، کاهش پیدا می‌کند یا اگر ایراداتی که درباره کابل‌کشی است، برطرف شود، این نوع حوادث کمتر می‌شود و در مجموع موضوع نگهداشت بسیار مهم است.

اما تکرار این حوادث وضعیت بحرانی ناوگان اتوبوس‌رانی تهران را که نزدیک به ۹۰ درصد آن فرسوده است، یادآوری می‌کند. بر اساس آمارهایی که مدیران شهری از وضعیت اتوبوس‌های پایتخت می‌دهند، سامانه اتوبوس‌رانی کلان‌شهر تهران اکنون از پنج‌هزارو ۴۴ دستگاه اتوبوس شامل هزارو ۶۹۸ دستگاه اتوبوس عمومی و سه‌هزارو ۳۴۶ دستگاه اتوبوس بخش خصوصی برخوردار است که از این تعداد، بالغ بر دوهزارو ۴۰۰ دستگاه آن فعال بوده و در خطوط اتوبوس‌رانی مشغول جابه‌جایی شهروندان هستند.

هرچند شهردار تهران در اسفندماه تعداد اتوبوس‌های فعال در خطوط اتوبوس‌رانی را هزارو ۶۰۰ تا هزارو ۷۰۰ اتوبوس عنوان کرد که به آمارهایی که رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران بارها اعلام کرده، نزدیک‌تر است. از طرفی با توجه به آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ قانون هوای پاک مصوب هیئت وزیران در سال ۱۴۰۰، از کل ناوگان اتوبوس شهر تهران چهارهزارو ۲۳۹ دستگاه آن از سقف سنی مصوب عبور کرده و فرسوده است.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران هم درباره تعداد اتوبوس‌های فرسوده به علت مسائل فنی گفته است: «دوهزارو ۵۱۴ دستگاه از ناوگان سامانه اتوبوس‌رانی شهر تهران به علل فنی یا از رده خارج‌شدن، متوقف بوده و اکنون قادر به خدمات‌رسانی به مسافران نیستند. میزان فرسودگی ناوگان سامانه اتوبوس‌رانی شهر تهران در وضعیت بحرانی قرار داشته و بیش از ۸۰ درصد ناوگان آن از سن فرسودگی عبور کرده‌اند و این موضوع موجب کاهش تعداد ناوگان فعال و در نتیجه اختلال در خدمات‌رسانی به شهروندان و تأخیر در ورود اتوبوس‌ها به ایستگاه‌ها شده است.

روز گذشته رئیس کل دادگستری استان تهران هم از تعیین مهلت شش‌ماهه برای اتوبوس‌رانی و سازمان استاندارد به منظور اصلاح وضعیت و ارتقای ایمنی یا از رده خارج‌کردن اتوبوس‌های غیراستاندارد خبر داد. علی‌القاصی، رئیس کل دادگستری استان تهران، درباره این حوادث گفته است: با توجه به وصول گزارش‌هایی از مراجع ذی‌صلاح درباره غیراستاندارد بودن مخازن گاز در برخی از اتوبوس‌های شهری و با عنایت به اینکه این امر می‌تواند سلامت شهروندان را در مخاطره قرار دهد، پس دستورات قضائی لازم به منظور حل این مشکل در راستای احقاق حقوق عامه صادر شد. با پیگیری‌های ویژه‌ای که در این حوزه صورت گرفت، مهلت شش‌ماهه‌ای به اتوبوس‌رانی و سازمان استاندارد داده شد تا نسبت به اصلاح وضعیت و ارتقای ایمنی یا از رده خارج‌کردن این قبیل از اتوبوس‌ها اقدام کند.

امسال اداره شهری شورای شهر تهران ۱۰ هزار میلیارد تومان برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در بودجه پیش‌بینی کرده‌اند. مدیران شهری امیدوار هستند با توجه به این میزان اعتبار، وضعیت ناوگان اتوبوس‌رانی پایتخت بهبود یابد. شهردار تهران روز گذشته تفاهم‌نامه‌ای با وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) برای تجهیز ناوگان امضا کرد.

زاکانی در جریان امضای این تفاهم‌نامه گفته است: ما به دنبال نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران هستیم. اکنون ۷۵ درصد رفت‌وآمدهای سطح شهر با خودروهای شخصی صورت می‌گیرد و سهم ناوگان حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی‌های درون‌شهری ۲۵ درصد است. در شهر تهران با فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی روبه‌رو هستیم و از استانداردها نیز قعییم. به‌عنوان مثال مطابق اسناد بالادستی باید ۱۱ هزار اتوبوس در پایتخت فعال باشد، درحالی‌که این رقم اکنون دوهزارو ۵۵۰ دستگاه است.

او درباره بر موضوع تراموا که تنها مجوز مطالعات آن در این سال داده شده، تأکید کرده و گفته است: در بخش تراموا نیز به دنبال ایجاد الگویی جدید از حمل‌ونقل هستیم. همچنین با هدف ساخت ناوگانی پاک و غیرآلاینده در راستای توسعه و نوسازی اتوبوس، ون، تاکسی و موتورسیکلت‌های پایتخت اقدام خواهیم کرد. بر اساس این تفاهم‌نامه قرار است بحث نوسازی جدی و گسترده وسایل حمل‌ونقل عمومی انجام و از طریق اصلاح نرم درخصوص افزایش خطوط، تغییر چارپوهای حمل‌ونقل در خطوط، خدمت تهران و افزایش میزان ناوگان اقدام شود.

