

پول بده سریع برس؛ پول نده عرق بریز

ادامه از صفحه ۷
«عاطفه» که چند هفته‌ای است برای رسیدن به محل کارش در انقلاب، مجبور به پرداخت ۴۰۰تومان بیشتر شده است، می‌گوید: «کاش متناسب با افزایش نرخ کرایه‌ها، خدمات بهتری ارائه می‌دادند، ترافیک که همان ترافیک زجرآور است، تاکسی‌دارها هم که به‌دلیل نداشتن پول خرد شروع می‌کنند به پرخاش کردن، بعضی از ایستگاه‌ها هم آنقدر نابه‌جا ساخته شده‌اند که آدم جاهای پرت پیاده می‌شود، قضیه تاکسی‌مترها هم که نامعلوم است، بعضی از ماشین‌ها دارند و بعضی‌های دیگر نه» «عاطفه» برای مسیر پونک تا آزادی ۱۵۰۰تومان پرداخت می‌کند،و برای مسیر آزادی تا انقلاب هم ۱۵۰۰تومان، مسیرهایی که در هفته‌های پیش، مسافران با ۲۰۰تومان در آن جابه‌جا می‌شدند.

شهری‌ر تا نیلوران، مسیر هرروزه «حامد خراسانی» است، او با مترو از مبدا تا تجریش را در عرض ۵۵دقیقه و با ۴۵۰تومان طی می‌کند؛ از تجریش تا نیلوران را هم با تاکسی می‌رود، ۱۵دقیقه‌ای که این روزها هزار تا ۲۰۰تومان برایش آب می‌خورد. «رُشید وکیل‌زاده» مغازمدار هم، مثل آقای «خراسانی» برای تردد از تاکسی و مترو استفاده می‌کند، او در بلوار فردوس ساکن است و مغازاش در نواب قرار گرفته؛ برای رسیدن به محل کار ۳۰دقیقه در راه است و به‌جای ۸۵۰تومان هفته‌های گذشته، مجبور به پرداخت هزارو ۲۵۰تومان است. «ز بلوار فردوس غرب تا صادقیه ۱۰دقیقه است، مسیر ۵۰۰تومانی‌ای که این روزها ۸۰۰تومان شده، از صادقیه تا نواب هم ۲۲۰دقیقه‌ای طول می‌کشد؛ من مدت‌هاست که این مسیر را می‌روم و می‌آم، اما به‌نظرم افزایش‌های اسمال بیشتر از سال‌های پیش بوده» اسمال، طبق آمار بانک مرکزی افزایش نرخ کرایه تاکسی نسبت به سال‌های قبل از خود، بی‌سابقه بوده

است. نرخ تاکسی با افزایش ۳۰ تا ۵۰درصدی نسبت به سال پیش مواجه شده؛ در صورتی که نسبت افزایش این نرخ در سال ۹۱ با سال ۹۰ تا ۱۰۹۰ تا۲۰درصد است. این آمارها مشخص می‌کند که از سال ۸۴ تا پایان آذر ۹۱ رشد شاخص‌های حمل‌ونقل شهری بیش از سب برابر بوده است. این روزها، در بین وسایل نقلیه عمومی، اتوبوس‌ها نسبت به دیگر فصل‌های سال و باتوجه به قیمت کمترشان، طرفدارن همیشگی خود را ندارند؛ مهم‌ترین دلیل آن هم، جدا از افزایش بیش از ۲۰درصدی کرایه‌ها، گرمای غیرقابل تحمل است؛ با این همه اما «علی»آقا هنوز هم برای رفتن سر کار اتوبوس را انتخاب می‌کند و از پارک ملت تا مغازاش در میدان ولیعصر را بکریز عرق می‌ریزد؛ عرقی که به زبان طنز خودش یک‌چهارم آن را در موقع کار نمی‌ریزد. «محل کار من جایی است که راحت‌ترین وسیله‌ای که می‌توانم برای رفت‌وآمد انتخاب کنم همین اتوبوس است، اما خوب یک‌سری علاقی‌هایی دارد که اعصاب آدم را خرد می‌کند، مثل چراغ‌قرمزها، هراب پشت چراغ‌قرمز نیایش ۱۵دقیقه علاف می‌شوم، یا توقف‌ها و مسافر سوار کردن‌های خارج از ایستگاه، یا مطر‌بهای دوره‌گرد، دستگاه‌های کارتخوان هم معمولا زیاد از حد کم می‌کنند؛ تهویه ناچورش هم که مکافاتی دارد.» «علی»آقا درباره وضعیت این مسیر ۳۰دقیقه‌ای و ماشین‌های مورد استفاده در شب هم می‌گوید: «اتوبوس‌های شیفت شب اوراقی ترند، بوی دود می‌دهند و سرعت پایینی دارند، تمامشان از رده خارج‌ند، بارها برایم اتفاق افتاده که در راه خاموش کرده‌اند. از ساعت ۱۰ تا شش صبح معنده‌ای بی‌جا و مکان روی صندلی‌ها می‌خوابند و تا چند رفت‌وبرگشت داخل اتوبوس می‌مانند، به‌خصوص در فصل‌های سرد. اتوبوس‌ها آنقدر شلوغ است که شب‌ها هم عده‌ای سرپا می‌ایستند.»

مردم شهرهای اطراف تهران هم بر این باورند که بالا رفتن بی‌رویه و غیرمنتظره نرخ کرایه‌ها، آن‌هم در این اوضاع نابسامان اقتصادی و درسست بعد از موج امیدواری حاصل از نتیجه انتخابات، بر مسیرهای هرروزه آنها که به تهران منتهی می‌شود، تاثیر گذاشته و علاوه بر فشار مادی موجب سلب آرامش روانی‌شان شده. «زینب» دانشجوی رشته ارتباطات، درحال گذراندن شش‌واحد ترم تابستانی‌اش است، برای آمدن از شهرک اندیشه تا میدان فردوسی، هم اتوبوس را تجربه می‌کند، هم مترو و هم تاکسی را؛ وسایلی که طی هفته‌های اخیر متناسب با مسیرهای «زینب» به نرخ هرکدامشان به‌ترتیب ۱۵۰، صد و ۵۰تومان اضافه شده، «زینب» با تاکسی و در عرض ۱۰دقیقه خودش را به پایانه اتوبوسرانی می‌رساند، از آنجا سوار بر اتوبوسی که به تازگی، دارای قسمت خلم‌ها و آقیان شده و همیشه بوی دود می‌دهد و راننده‌هایش مدام سیگار می‌کشند و در آن از تعبیه کوبل خیری نیستست به آزادی می‌رسد، با گذشتن ۷۰دقیقه«میلاد» ۲۴ساله، دانشجوی دیگری است که از رابط‌کریم به تهران می‌آید، تحمل افزایش نرخ کرایه‌ها برایش سخت است و می‌گوید: «رو هفته است که ۵۰۰تومان به کرایه تاکسی‌هایی که به آزادی می‌روند اضافه شده، یعنی برای این مسیر ۴۰دقیقه‌ای رابط‌کریم تا آزادی باید سه‌هزارتومان بدهیم؛ درحالی که بعد از عید هم افزایش قیمت داشتیم و این برای دومین‌بار در سال است.» «وحید عبیدی» یکی دیگر از شهروندان شهرهای استان تهران است؛ کارمندی حدودا ۴۰ساله که از فرچک به اداره‌اش در بهارستان می‌آید. او که از اضافه‌شدن ۵۰۰تومان به هزارو ۷۰۰تومان کرایه فرچک تا مترو جوامرد حسایی کلافه شده، می‌گوید: «خدا را خوش نمی‌آید، من هرروز برای یک رفت‌وآمد معمولی باید پنج‌هزارو ۳۰۰تومان بپردازم، آن‌هم در این بلبشو‌بازار.

هزینه حمل و نقل برخی از شهر وندان تهران با وسایل نقلیه عمومی					
نام	شغل	مسیر	وسيله حمل‌ونقل عمومی	زمان مسیر	هزینه رسیدن به مقصد
مهشید اسدی	معلم زبان	فرمانیه تا دولت	تاکسی	۴۰دقیقه	دو هزار و ۲۰۰تومان
عاطفه شکوهی	کارمند انتشاراتی	پونک تا انقلاب	تاکسی	۶۰دقیقه	۳۰۰۰تومان
حامد خراسانی	کارشناس میراث فرهنگی	شهری‌ر تا نیلوران	مترو و تاکسی	۷۰دقیقه	۱۶۵۰تومان
رشید وکیل‌زاده	مغازمدار	بلوار فردوس تا نواب	تاکسی و مترو	۳۰دقیقه	۱۲۵۰تومان
علی آقا	مغازمدار	پارک ملت تا میدان ولیعصر (عج)	اتوبوس	۳۰دقیقه	۳۰۰۰تومان
زینب میلاد	دانشجو	شهرک اندیشه تا میدان فردوسی	تاکسی، اتوبوس و مترو	یک‌ساعت و ۴۵دقیقه	۱۶۵۰تومان
وحید عبیدی	دانشجو	رابط‌کریم تا چهارراه ولیعصر (عج)	تاکسی و مترو	۶۰دقیقه	۳۴۵۰تومان
	کارمند	فرچک تا بهارستان	تاکسی و مترو	۶۰دقیقه	۲۶۵۰تومان

فقط بوق کارت بلیت، راننده‌ها را خوشحال می‌کند

دوفصلنامه علمی – پژوهشی «مدیریت شهری» در پاییز و زمستان سال ۹۰، مقال‌ای درباره تاثیر هفتمندی یارانه‌ها در میزان گرایش اقشار مختلف اجتماع برای استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی، منتشر کرد که نتیجه کار پژوهشی پنج محقق در دانشگاه سیستان‌بولوچستان، دانشگاه اصفهان، دانشگاه پیام‌نور تهران و واحد تهران مرکز دانشگاه آزاد اسلامی بود. این محققان به این نتیجه رسیدند که میزان تخصیلات در استفاده از وسایل نقلیه عمومی موثر است و چهار گروه تحصیلی سیکل، دیپلم، کاردانی و کارشناسی، بیش‌ترین تمایل استفاده از وسایل نقلیه عمومی را دارند. از آن‌سو، افراد متاهل بیشتر از مجردها از این وسایل استفاده می‌کردند. همچنین این تحقیق نشان داد که افرادی با درآمد بین ۴۰۰تا۶۰۰هزارتومان در ماه – یعنی درآمدی کمتر از متوسط – بیش‌ترین تمایل استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را پس از هفتم‌شدن بایارانه‌ها دارند.

حالا می‌توان دید که شهروندان زیادی که نه درآمد کمی دارند و نه متاهلند، سوار خطوط اتوبوس می‌شوند؛ مسعود یکی از آنهاست که می‌گوید: «من از وقتی که کرایه تاکسی خیابان مطهری به میدان هفت‌حوض هزارو ۵۰۰تومان شده، دیگر خیلی کمتر سوار تاکسی می‌شوم. می‌روم از زانئین و با همین بی‌آرتی‌ها می‌روم تا خیابان دردشت.» تا حالا هشت خط در سراسر تهران با نام سامانه «تندرو»ی اتوبوسرانی ایجاد شده است. اولین سری این خطوط، در مرداد سال ۸۶ از سره‌ه تهرانپارس تا میدان آزادی فعالیت خود را آغاز کرد. بعد، خط میدان راه‌آهن تا تجریش هم افتتاح شد و بعدتر خط دانشگاه علم و صنعت تا میدان از زانئین و سپس پنج خط دیگر.

مهم‌ترین خط این مجموعه، خطی است که راه‌آهن را به پارک‌وی می‌رساند؛ وقتی که این خط در سال ۸۸ در حال زیرسازی بود، از سوی شهرداری اعلام می‌شد که ۲۱/۵کیلومتر راه در ۲۰دقیقه طی خواهد شد و مردم را از شمال به جنوب و برعکس متصل خواهد کرد. اما حالا این ۲۰دقیقه به شش‌وی تبدیل شده است؛ سر چهارراه

عمودی:

۱- واحد توان در دستگاه - اطراف و جوار ۲- دفعه

ز-یاده‌گو - سوغات یزد ۳- نوعی چسب صنعتی - ناحیه

- سانه برحرف ۴- زمان بی‌آغاز - فریبکار - جسد حیوان

مرده ۵- نفس خسته - مفهوها - چشم ۶- دریای فرانسه

- سر عهده گیرنده - کم مانده تا آدم نشود! ۷- رگ‌های

ظریف بدن - پیام آسمانی - روانداز خفته ۸- گروه

افقی:

۱- هافبک پیروزی - پدر به زبان ترکی ۲- مطرب

- یکتا - اسفناج روسی ۳- خط نایبانیان - می‌آیم

خودمانی - سکونت کردن ۴- مادر آشفشتا - جمع

ناقص ۵- الفت - اسلحه - خسیس بودن - حشره

چسبنده ۶- پایه و اعتبار - سوپ وطنی - سوا

- نشانه جمع ۷- طردشده - بالا رفتن ۸- نوعی

زیرانداز - قلب قرآن ۹- جریبل - از فراغه مصری

۱۰- خداوند - پایین - دو یار هم قد - برای بیان نفرت

بکار می‌رود ۱۱- چوبه اعدام - نام بی‌بستی - پارچه

نخی ساده - طلا ۱۲- سرزمین‌ها - نقاش اسپانیایی

سبک سورئالیسم ۱۳- جای گل - پرده کرم ابریشم

- امپودار کردن ۱۴- روبین - کرم شب تاب - شهر

اصفهان ۱۵- نوبت بازی - باد بسیار تند که از اول

اردیبهشت در سیستان می‌وزد

جدول ۱۷۶۵

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱۶	۱۷	۱۸	۱۹	۲۰	۲۱	۲۲	۲۳	۲۴	۲۵	۲۶	۲۷	۲۸	۲۹	۳۰
۳۱	۳۲	۳۳	۳۴	۳۵	۳۶	۳۷	۳۸	۳۹	۴۰	۴۱	۴۲	۴۳	۴۴	۴۵
۴۶	۴۷	۴۸	۴۹	۵۰	۵۱	۵۲	۵۳	۵۴	۵۵	۵۶	۵۷	۵۸	۵۹	۶۰
۶۱	۶۲	۶۳	۶۴	۶۵	۶۶	۶۷	۶۸	۶۹	۷۰	۷۱	۷۲	۷۳	۷۴	۷۵
۷۶	۷۷	۷۸	۷۹	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶	۸۷	۸۸	۸۹	۹۰
۹۱	۹۲	۹۳	۹۴	۹۵	۹۶	۹۷	۹۸	۹۹	۱۰۰	۱۰۱	۱۰۲	۱۰۳	۱۰۴	۱۰۵

فرهنگ ایرانی

نگاه

با وجود هزینه‌های بالا

تهران جذاب است

مهدی تقوی*

هزینه‌های بالا به‌خصوص هزینه‌های بالا در حمل‌ونقل عمومی نمی‌تواند دلیلی برای خروج قشر کم‌درآمد از تهران باشد. وجود فرصت‌های شغلی، بالا بودن هزینه‌ها را جبران می‌کند و موجب می‌شود که پایتخت کم‌اکن منطقه‌ای جذاب برای به‌دست‌آوردن شغل و ایجاد درآمد باشد.

با توجه به هزینه‌های بالای زندگی و جله‌جایی در تهران و البته بالاتر رفتن بی‌حساب این‌ هزینه‌ها در سال‌های اخیر بابت تورم بالا، اقشار ضعیف می‌توانند در پایتخت زندگی کنند. دلیل آن این است که اساسا هزینه‌های حمل‌ونقل در تهران نسبت به سایر هزینه‌ها چندان بالا نیست به‌علاوه اینکه درواقع مسأله اساسی این است که «رکود – تورمی»ای که در کشور ایجاد شده است بابت

تاثیر بر بیکاری، شهرستان‌ها را بیشتر تحت‌تاثیر قرار داده است و واضح است که بخشی از این‌مهاجرت‌بابت‌بیکاری در شهرستان‌هاست. به‌هرحال واضح است که بودجه دولت در شهرهای بزرگ بیشتر صرف می‌شود. اگرچه در شهرهای کوچک هم یارانه وجود دارد اما به‌رحال در تهران هم یارانه هست. تفاوت تهران با شهرستان‌ها در آن است که در پایتخت، امکان کار و به‌دست‌آوردن شغل بیشتر است. بر همین اساس است که یک شهرستانی برای کار به تهران می‌آید که حتی اگر نمی‌تواند هزینه‌هایش را تأمین کند، در تهران امکان کار نیمه‌وقت و تمام‌وقت وجود دارد. پس طبیعی است به لحاظ اقتصادی مهاجرت به تهران به‌صرفه است، به دلیل اینکه امکان کار در آن بیشتر است، احتمال ایجاد درآمد بالاتر است و سوم اینکه فرصت اشتغال بیشتر است.

در تهران یک فرد بیکار می‌تواند حتی با پل‌ارک کردن ماشین‌های شهروندان دیگر کار پیدا کند و پول به دست بیاورد. افزایش کرایه اتوبوس که زیاد نیست.

در نتیجه و هنگامی که مقایسه می‌کنید، هزینه گاز و آب و برق و تلفن نیز به همان میزان در تهران بالا رفته است که در شهرستان‌ها. در نتیجه این فرض که بالا بودن هزینه‌ای مانند حمل‌ونقل با اسکان در تهران می‌تواند موجب خروج بخش قابل توجهی از مهاجران به این شهر بشود، رد می‌شود.

«عضویت‌اعلمی دانشگاه علامه طباطبائی

نگاه کارشناس

نگاهی اجتماعی به حمل‌ونقل عمومی در تهران

حسین ایمانی جاجرمدی*

کلاشهرها در سراسر جهان برخی ویژگی‌های مشترک را به نمایش می‌گذارند: جمعیت متمرکز و متنوع، رشد عمودی و افقی محلات و مناطق شهر، حرکت‌های جمعیتی صبحگاهی و شامگاهی شهرنشینان از محل سکونت به محل کار و برعکس.

نیاز به حمل‌ونقل در اجتماع کوچک امری فردی است و به آسانی و معمولا با پای پیاده قابل انجام است اما همین نیاز در کلاشهر بدل به مساله می‌شود؛ میلیون‌ها نفر در فضایی متمرکز می‌خواهند جابه‌جا شوند و اگر حرکات آنها تنظیم نشود نتیجه حاصله، آشفتنگی و سرسام ترافیکی است. تصویری آشنا از کلاشهرهای در حال توسعه در کشورهای جنوب‌ا از وظایف مهم و حیاتی مدیریت شهری سامان‌دادن به این آشفتنگی و تدارک خدمات حمل‌ونقل عمومی است تا نیازهای فردی در قالب‌هایی جمعی برآورده شوند.

پدیده تراکم در کلاشهرهایی‌هم‌تاست و در تاریخ بشر بی‌پیشینه است، واقعیتی است که باید با آن کنار آمد، سرعت حرکت خودرو تخصصی در هر کلاشهری سقفی مشخص دارد، نمی‌توانید فضاهای انسانی را بدل به اتوبان‌هایی کنید که رانندگان خودروها با سرعت مثلا ۲۰۰کیلومتر در ساعت در آنها رانندگی کنند یا با تخریب محلات و خانه‌ها، اتوبان‌ها را وسعت دهید تا سرعت حرکت خودروها بیشتر شود. بنابراین نوع نگرش به شهر به‌عنوان مکانی انسانی و تعیین اولویت در جله‌جایی می‌تواند نقش مهمی در سیاست‌گذاری و تخصیص منابع با ارزش شهر داشته باشد. اگر بخواهیم شهری انسانی و از نظر محیط‌زستی پایدار داشته باشیم باید تقدم با عابر پیاده باشد.

باید فضاهای عمومی مانند پیاده‌رو،امکان تعامل‌های اجتماعی را فراهم کنند و در چنین فضاهایی زنان، مردان، کهنسالان، کودکان و ناتوانان با کم‌توانان جسمی و حرکتی امکان حرکت و حضور بیابند. کتاب‌های جدید جامعه‌شناسی شهری حکایت از تغییر بنیادی اقتصادشهر از کار خلمه‌محوری به دانش‌محوری دارند که بر فضیات شهرسازی کلاسیک مربوط به عصر صنعتی‌شدن مانند فاصله میان محل کار و محل سکونت و در نتیجه نیاز به وسایل نقلیه را به‌طور اساسی دگرگون کرده است. تجربه تاریخی ما هم نشان می‌دهد که فضاهای شهری عصر اسلامی آمی را به درنگ، مکث و تأمل دعوت می‌کنند و مخالف شتاب و تعجیلی هستند که عصر مدرن به زندگی انسان‌ها وارد کرده است. زندگی و کار در محله می‌تواند زمینه را برای حرکت عابر پیاده فراهم کند. اولویت دوم می‌تواند دوجرخه باشد و پس از آن با سامانه‌های همگانی حمل‌ونقل عمومی مترو، قطار شهری، مونوریل، اتوبوس و تاکسی و در آخر خودرو شخصی.

اما ناگاهی به وضعیت شهرسازی و تخصیص منابع نشان می‌دهد که ما همچنان در بند شهر مدرن و اسیر جدادی خودرو شخصی هستیم که دلیل اقتصادی آن سود کارخانه‌های خودروسازی یا شرکت‌های واردات خودرو و نیز مشاوران و پیمانکاران عمرانی است که از قبل بازگشایی معابر و احداث پل‌ها سود می‌برند و با اقدامات خوش محلات شهر را برای حرکت این چهار چرخه‌های دوست‌داشتنی و سودآور از هم می‌درند و فضاهای اجتماعی را بدل به برهوت آهن، سیمان خیابان‌ها و اتوبان‌ها می‌کنند. البته این را هم نباید فراموش کرد که همچنان توان مدیران، بیش و کم با معیارهای کمی



و فیزیکی مانند ساخت‌وساز و میزان هزینه کرد بودجه سنجیده می‌شود نه بافهم سیاست‌گذاری درازمدت و برنامه‌ریزی اجتماعی و انسانی. در فضاهای انسانی می‌توانید شاهد حرکت کودکان، کهنسالان و ناتوانان باشید اما فضاهای بزرگ‌راهی غیر انسانی و دلپره‌آورند، برای حرکت سریع خودروها ساخته شده‌اند و مختص آنها هستند.

دلیل اجتماعی آن هم تبدیل خودرو به شاخصی برای نمایش ثروت و طبقه اجتماعی است که این روزها تب آن بسیار تند است. در این میان البته حمل‌ونقل عمومی با وجود همه کارهای خوب و تلاش‌های انجام شده مانند احداث اتوبان یا رانداذاری خطوط اتوبوس‌های پرسرعت، اولویت پایین‌تری دارد زیرا واقعیت آن است که استفاده‌کنندگان اصلی از این خدمات گروه‌های درآمدی پایین و متوسط هستند، کارگران و کارمندانی که به ناگزیر باید از حمل‌ونقل عمومی بهره بگیرند و معمولا با صدایی ندارند یا صدایشان و نظراتشان کمتر شنیده و دیده می‌شود. در فضای مترو و اتوبوس هم عرصه چندان‌ای برای فخر فروشی و نمایش ثروت نیست.

تخصیص منابع بیشتر در حمل‌ونقل عمومی نشان‌دهنده جهت‌گیری مدیریت شهری به نفع طبقات پایین و متوسط جامعه است و جالب‌است که این دسته منابع مستقیم به دست مصرف‌کننده اصلی آن، یعنی متقاضیان حمل‌ونقل عمومی می‌رسد و از این‌رو هر یارانه‌ای هم که دولت برای آن اختصاص دهد، می‌تواند مطمئن باشد که به هدر نرفته و عادلانه توزیع شده است. در کنار اینها باید به بعد اجتماعی مساله هم نگریست. فرهنگ حمل‌ونقل عمومی در کشور چندان درخشان آغاز نشد، از واکن اسبی که بگذریم، جعفر پناز، مورخ اجتماعی تهران، حکایت‌هایی‌نامل‌یرانگیز از رفتار ناخوشایند «چندصد لش‌ولات» در ماشین دودی به ویژه در برخوردشان با کودکان و زنان در چندهده پیش در «طهران قدیم» دارد. حمل‌ونقل عمومی در ساخت فرهنگ عمومی و شهریت تاثیر زیادی دارد. موضوعی که نمی‌توان از آن غافل بود. مدیریت شهری باید به مسایلی مانند دعو‌های میان راننده و مسافران، وضعیت استراحت رانندگان، تسهیلات در اختیار آنها، نحوه پوشش و نحوه رفتار آنها توجه کرده و به اقداماتی مانند آموزش‌های روانشناسی، تعیین استانداردهای نگرشی - رفتاری و نظارت بر عملکرد اجتماعی سازمان‌ها مربوطه، اقدام کند. در کنار آن آموزش‌های مکمل به شهروندان هم ضرورت دارد. برای مثال مترو تجربه جدیدی برای شهروندان است. لازم است تا آموزش‌های مدنی مانند نحوه ایستادن، تقدم مسافرانی که پیاده می‌شوند بر مسافرانی که می‌خواهند سوار شوند، هشدارهای ایمنی، نحوه برخورد با کودکان یا ناتوانان و ده‌ها مورد دیگر به آن بخش بزرگی از شهروندان که امکان تجربه مترو را پیش از این نداشته‌اند به‌طور مستمر ارائه شود. برای افزایش پاسخگویی سازمان‌های خدماتی عمومی و هدایت آنها به سوی درک و دنبال کردن مسوولیت اجتماعی سازمان، می‌توان هیات‌ام‌نای مردمی برای سازمان‌های حمل‌ونقل عمومی تأسیس کرد تا مشکلات مردم را به مدیران این نظام‌ها منتقل کند و زمینه متناسب‌سازی سازه‌های اداری و کالبدی را با نیازها و خواسته‌های شهروندان فراهم کند.

«عضویت‌اعلمی دانشگاه تهران