

واکنش‌ها به افزایش بی‌سابقه کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی

دو هفته‌ای است که کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی در تهران افزایش یافته است، برخی از شهروندان تهرانی از افزایش نرخ بلیت اتوبوس در برخی از مسیرها و کرایه‌های تاکسی گلایه داشته و معتقدند در شرایط فعلی اقتصادی و از آنجایی که حقوق کارگران تنها ۲۷ درصد افزایش داشته است، بالابردن کرایه‌ها آن هم به این میزان و خلاف آنچه شورای شهر تهران به تصویب رسانده، نوعی اجحاف در حق شهروندان است.

مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، در واکنش به این موضوع که آیا ممکن است قیمت ناوگان حمل‌ونقل عمومی کاهش یابد یا خیر، به خبرگزاری مهر گفته است: این موضوع باید در شورای شهر مطرح شود.

او با بیان اینکه نرخ تعیین‌شده از نرخ تورم کمتر است، اظهار کرد: درحالی‌که نرخ حقوق کارگر مترو ۲۷ درصد افزایش داشته است؛ اما نرخ بهای بلیت مترو را ۲۵ درصد افزایش داده‌ایم.

چمران ادامه داد: تعیین بهای مترو بر عهده شهرداری و شورای شهر

است؛ اما تاکسی نیمه عمومی و شخصی است و متعلق به شهرداری و شورای شهر نیست و علاوه‌برآن راننده تاکسی خود درگیر تورم ۴۸ درصدی است و براساس این نمی‌توانیم به راننده تاکسی تحمیل کنیم که بهای کمتری دریافت کند.

رئیس شورای شهر تهران درباره ورود نمایندگان مجلس به کرایه ناوگان حمل‌ونقل عمومی و گلایه‌های آنها مبنی بر اعمال بیش از اندازه کرایه‌ها گفت: اگر نمایندگان مجلس نسبت به بهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی شکایت دارند باید فاصله میان تورم و بهای را بدهند، آن زمان ما دیگر حرفی نداریم.

او با بیان اینکه اتوبوس‌های بخش خصوصی همه خوابیده‌اند، گفت: رانندگان بخش خصوصی می‌گویند برایشان صرف نمی‌کند که وارد خط شوند، می‌گویند تعمیر اتوبوس‌شان ۵۰۰ میلیون تومان هزینه دارد و براساس این آنها دیگر اتوبوس‌ها را وارد خط نمی‌کنند.

- حاجی این شغل ارث خانوادگی شماست؟**

بله پدرم وردست پدرش بوده و بعد از چند نسل به من رسیده، چون شغل فنی بود، من هم بیگیر بودم. البته تحصیل هم کرده‌ام و شغل اصلی من ساختمانی است، اما به این خاطر که اکنون با رکود کار ساختمان روبه‌رو هستیم، تمام‌وقت توی کارگاه هستم.

- کارتان روبه‌راه هست؟**

روزی بین پنج تا ششش کاری تعمیر می‌کنم، البته بستگی دارد؛ این میانگین ممکن است تغییر کند. بماند که با ورود خودروها، دیگر پول چندانی هم در این شغل نیست. تعمیر یک کاری خیلی کار بیرد و خرج داشته باشد بین ۴۰ تا ۵۰ تومان بیشتر نیست. دستمزد من هم برای هر کاری بین ۱۵ تا ۳۵ هزار تومان است، اما چون پدرم اعتقاد داشت که باید به قشر ضعیف کمک شود، وصیت کرد که چراغ این شغل خاموش نشود.

چراغی که حالا «حاج محمد بدخشیان»، مرد درشت‌اندام و استخوانی با چشمانی درشت و سیاه و سبیلی نرم و تنک و کلاه بافتنی سیاهی که روی سرش گذاشته به دست گرفته تا باربِرها دستشان نرود توی پوست گردو؛ هر بار که می‌خواهد پاسخ سوالات را بدهد، سرش را از روی انبر جوشکاری بالا می‌آورد و بعد دوباره نگاهش را تکیه می‌دهد به انبر جوش که ماهرانه به گوشت و پوست چرخ کاری می‌چسبد و صدای جلز و ولزش سکوت کارگاه را می‌شکند: «پدرم از ۹سالگی این شغل را توی بازارچه شروع کرد. دکانش کنار آگاهی کنونی بود، بعد دکانش رفت سمت چاه حج میرزا. اینجا آخرین جایی است که دکانش را رو کرد و به من سپرد. پدرم ۹۲ سال عمر کرد و من بعد از چهار خواهر، بچه پنجمی هستم».

حرف‌هایش بین درهم‌تنیدگی آهن‌ها و چرخ‌های کور و کبود و چرب و روغنی کارگاه گم می‌شود. نور کم‌رنگ لامپ ۵۰ ولت دخمه تو را می‌برد بین خنزرینزهای گذشته اصفهان. روزهایی که نصف جهان بود با درشکه‌هایی که هیچ‌کس فکرش را هم نمی‌کرد که حالا جایشان را بدهند به یک عالمه آهن و تکنولوژی.

روزهایی که گاری‌سازها برو بیایی داشتند؛ آنجا که نه از تکنولوژی خبری بود و نه از چارچرخ‌های مدرن امروزی، به قول پیرمرد، آن روزها کاری‌سازی برای خود تنها یک حرفه نبود، بلکه گاری و درشکه به عنوان یک وسیله حمل‌ونقل، جلال و جبروتی داشت و گاریچی‌ها ارج و قربی بیش از یک راننده داشتند.

گاری‌ساز دیزوز، امروز، از دلتگی‌ها و خاطره‌هایی می‌گوید که کلی مسافر را از این نقطه شهر به آن نقطه می‌برد و روی سنگفرش‌های خیابان‌ها صدای تلق‌تلقشان یک آن نا نمی‌افتاد.

فقط کافی است صفحات تاریخ را ورق بزنی تا کم‌کم یاد و خاطره درشکه‌چی‌های قدیم را که ردپایشان بر تاریخ پابرجاست، زنده کنی و او از دورانی بگویی که دیگر نیست و انگار از ابتدا هم نبوده است.

مرد پیر، سرش را از روی چرخ بالا می‌آورد و خودش را اَیله می‌دهد روی میل کهنه کنار کارگاه و می‌رود به ۵۰ سال پیش: «جای استراحت نبود روزی ۱۰ تا ۱۵ تا کاری برای تعمیر می‌آوردند، شاید هم بیشتر. چرخ‌های بزرگشان، قد خود بودند». حاج محمد، دوباره روی صندلی تاریخی‌اش جا می‌گیرد و شروع می‌کند به جوشکاری. سکوت کارگاه غبارگرفته دوباره می‌شکند و او بین ویز ویز انبر جوشکاری می‌گوید: «با همه اینها این شغل خدایامرزی دارد».

رئیس شورای شهر تهران بیان کرد: ما نمی‌توانیم به بخش خصوصی ایراد بگیریم، اگر دولت می‌تواند بخش خصوصی را کنترل کند، این کار را انجام دهد. ما از خدا می‌خواهیم که بخش خصوصی کنترل شود تا بهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی کاهش یابد. بخش خصوصی بهای بلیت را ۴۰ درصد بالا برده است؛ درحالی‌که تورم ۴۸ درصد است.

روز گذشته نیز شهردار تهران در واکنش به انتقادها به افزایش بی‌سابقه کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی به خبرگزاری پانا گفته این‌گونه افزایش قیمت‌ها ناظر به مصوبات شورای شهر تهران است و در مجموعه دولت نیز به تصویب می‌رسد. علیرضا زاکانی درباره افزایش نرخ کرایه‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی و احتمال تضاد آن با شعار سال، گفت: افزایش نرخ کرایه‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی ناظر به مصوبات شورای اسلامی شهر تهران است که در مجموعه دولت نیز تصویب می‌شود و اساساً طبق ثُرم طبیعی سالانه اتفاق می‌افتد و هیچ‌گونه تضادی با شعار سال ندارد. از ابتدای اردیبهشت

نرخ کرایه‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران افزایش یافت. این در حالی است که نخستین نکته در استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی، تشویق برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی است تا معضل ترافیک و آلودگی هوا کاهش پیدا کند.

تغییرات قیمت خطوط تاکسی نسبت به سال جاری به طور متوسط از حداقل ۴۵ درصد تا حداکثر ۶۰ درصد تعیین شده است و براساس مصوبه شورای شهر به شهرداری تهران اجازه داده می‌شود در مسیرهای دارای شیب تا سقف ۱۰ درصد به کرایه تاکسی‌های خطی اضافه کند؛ در ساعات اوج ترافیک نیز تا سقف ۲۵ درصد به کرایه‌ها اضافه می‌شود.

کمترین بهای کارت بلیت مبلغ‌برای برای مسافران متروی داخل شهری و با مسافت طی‌شده تا دو کیلومتر مبلغ ۲۸هزارو ۵۰۰ ریال است و متناسب با افزایش طول سفر و به‌ازای هر کیلومتر، ۱۴۷ ریال به نرخ کرایه اضافه شده است.



مصرف پان‌پراگ و سوپاری در نوجوانان جایگزین ناس سبز شده است

قرمز سرخوشانه

که در آن آمفتامین ریخته می‌شود و مثل شیشه، توهم‌زایی اولین تأثیری است که روی فیزیولوژی بدن می‌گذارد. هنگام ترک این ماده مخدر بحث سندروم محرومیت وجود ندارد، اما آسیب جدی‌اش مستقیماً روی روان و آتاتومی مغز است.»

«علی آصف‌مهر پرسیدم چرا چنین موادی به راحتی در دسترس است؟»

«حدس من این است که چون میزان آمفتامینی که در سوپاری وجود دارد کم است، کسی روی آن مانور نمی‌دهد اما باید پذیرفت که مستقیماروان فرد را نشانه می‌گیرد و این چیز کمی نیست. اما متأسفانه به راحتی در سوپرمارکت‌ها فروخته می‌شود و در جنوب استان سیستان و بلوچستان به مراتب بیشتر. سوپاری در زاهدان به نام عطر دهان معروف است و قیمتش هم از هزار و پنج هزار تومان شروع می‌شود تا پنجاه و صد هزار.»

او ادامه می‌دهد: «نمونه دیگری از همین سوپاری، پان‌پراگ است که لابه‌لای برگ بزرگی شبیه به برگ توت چند گیاه نشته‌کننده پیچیده می‌شود، چیزی شبیه به غذای دلمه و بعد لای کاغذ روزنامه در مغازه‌ها فروخته می‌شود.»

به روایت وی: «جوانی کم سن و سال می‌آید هفت یا هشت بسته از اینها را می‌گیرد و می‌برد. این ماده حتی بی‌مردמה و بزرگسالان را هم درگیر کرده. پان‌پراگ بیشتر در چاپهار رواج دارد، اما سوپاری در زاهدان تعداد زیادی نوجوان با آن آشنایی دارند. این را از حرف‌های دانش‌آموزان در مدارس راهنمایی متوجه شدم. همه‌شان فقط یک بار خواسته‌اند امتحان کنند و خدا نکند اگر آن سرخوشی مدنظرشان اتفاق بیفتد و غم و غصه را فراموش کنند، دیگر محال است که دوباره تکرارش نکنند.»

در پایان می‌گوید: «سوپاری زیر لب یا زیر زبان گذاشته می‌شود و بستگی دارد به میزان جذبی که برای هر فرد دارد. نمی‌شود گفت که اعتیاد به آن مخصوص خانواده‌های سطح پایین یا فقیر است. متأسفانه فقیر و غنی نمی‌نشانسد و ما از هر دو مدلش را داشتیم. من به عنوان روان‌شناس معتقدم در زمینه اعتیاد باید تمرکز را روی پیشگیری گذاشت، وگرنه درمان برای افرادی که دچارش شده‌اند، کار بسیار سختی است. به عبارتی هیچ اعتیادی از بین نمی‌رود، بلکه از شکلی به شکل دیگر تغییر می‌کند.»



سمیرا سرچی: «ناس دیکه قدیمی شد آجبی، به جاش الان پان‌پراگ و سوپاری اومده به بازار. فاز بیشتری دارد و تا آسمان هفتم بالا می‌بردت. ارزان هم هست، کافیه اراده کنی فقط سه چهار دقیقه زمان می‌برد تا بروی از ساقی یا مغازه‌دار تهیه کنی. حتی از ایستادن در صف نانوایی هم زمان کمتری می‌خواد. هرجا دیدید دیوار یا سنگفرش خیابان به رنگ قرمز دراومده بدونید که آب دهان‌شان را برت کردن بیرون، چون پان‌پراگ برخلاف ناس که سبز بود، قرمز است (می‌خندد) سوپاری به راحتی در هر دکه و مغازه‌ای پیدا میشه. سوپاری هم پیداگردنش کار سختی نیست. چون در قالب خوشبوکننده دهان با بسته‌بندی شکیل در ویترین سوپرمارکت‌ها چیده شده و فراوان پیدا میشه. حتی کودکان و بسیاری از بزرگسالان هم مصرفش می‌کنن و به اسم اینکه زیاد اعتیادآور نیست، هر روز یکی می‌خرن و در دهان‌شان می‌گذارن. که به هر حال اگر اعتیادآور نبسود، اینقد خاطرخواه نداشت» (می‌خندد).

اینها روایت یک شهروند زاهدانی است از مواد اعتیادآور جدیدی که بین جوان‌ها و نوجوان‌ها مانند نقل و نبات دست به دست می‌شود.

در همین باره پیچی مربوط به امور پزشکی و اورژانسی در اینستاگرام پستی را از دکتر سیدحسین میرلوحی فوق‌تخصص ریه کودکان منتشر کرد. پستی که در آن چیزی شبیه به یک تپله سیاه‌رنگ وسط یک دستمال سفید قرار دارد. پزشک شرح داده بود که این را از ریه کودکی شش‌ساله اهل زاهدان بیرون آورده. این تپله سیاه‌رنگ اسمش سوپاری است و در زاهدان در قالب و بسته‌بندی‌هایی شبیه به آدامس و خوشبوکننده دهان با طرح‌هایی از هنرمندان هندی و پاکستانی به فروش می‌رسد.

گیاه بتل و مشتقاتش و خطرات بهداشتی اش

دکتر میرلوحی می‌پرسم که این ماده مخدر از چه چیزی تهیه می‌شود و جسم و روان مصرف‌کننده را با چه مشکلاتی درگیر می‌کند؟

«سوپاری از درختی به نام بتل گرفته می‌شود. دانه این‌ درخت پودر می‌شود، موادِ شیرین‌کننده به آن اضافه می‌شود و داخل آلومینیوم بسته‌بندی می‌شود. از نظر روانی وابستگی اولین تأثیر مخرب این ماده است و بعد از آن پوسیدگی دندان و سرطان‌های مربوط به دهان و حنجره و بیماری‌های سیستم گوارشی از عوارض جدی و خطرناک آن است.

در هند و پاکستان بعد از نیکوتین و الکل مواد مخدری که از درخت بتل تهیه می‌شوند اصلی‌ترین مواد اعتیادآور محسوب می‌شوند. کودکی هم که از مراجعین من بود سوپاری را مثل آدامس و شاید پاستیل از سوپرمارکت خریده بود که وارد ریه‌اش می‌شود که توانستیم آن را خارج کنیم.

بعد از شنیدن آنچه محمد از این مواد مخدر دیده بود، از او خواستم شخصی را که در این‌ زمینه فعالیت کرده باشد و درباره اعتیاد جوانان زاهدانی به موادی مثل سوپاری و پان‌پراگ اطلاعی داشته باشد معرفی کند.»

نوهماز و آسیب‌زا

علی آصف‌مهر مدیرعامل مؤسسه مردم‌نهاد همتایان ناچی صحت کاهش آسیب‌های اجتماعی است. او می‌گوید: «خاستگاه سوپاری از کشور پاکستان است و از آنجا از طریق مرزهای شرقی وارد کشور می‌شود. گیاهی