

یادداشت

معمای حمل‌ونقلی در پسا‌جنگ



نجمه‌رجب

پژوهشگر شهری و حمل‌ونقل

بخش حمل‌ونقل در این جگن تحمیلی سوم در معرض آزمونی قرار گرفت که هم از نظر سطح بحران و با جنبه مدت مواجهه با بحران منحصربه‌فرد بود. برخلاف بحران‌های مدیریت‌شده پیشین و گسست‌های مقطعی در ارائه خدمات که به‌خصوص در طول دفاع مقدس هشت‌ساله مسبوق به سابقه بود، در جنگ اخیر بخش حمل‌ونقل کشور با فشارهای هم‌زمان و چندگانه‌ای هم در بخش بار و مسافر و هم درون شهری و برون شهری مواجه شد که برخی از آنها فراتر از سناریوهای پیش‌بینی‌شده برآسام تجربه کرد. ۱۲روزه سال گذشته آتوبوس‌ها برای ارزیابی کارنامه به‌جامانده از اجزای مختلف این سیستم، باید توجه داشت حمل‌ونقل در شرایط جنگی فراتر از خدمات شهری و کیفیت زیست و رفاه شهروندی تعریف می‌شود و با رسالت لجستیکی که وزن آن یکباره چند برابر می‌شود، به‌نوعی یک ابزار استراتژیک تضمین‌کننده بقاست. با این وصف، مسئله حمل‌ونقل در جنگ، «پایداری» و حفظ قابلیت حرکت در شرایط بحرانی است. بنابراین در بخش حمل‌ونقل درون‌شهری که موضوع این یادداشت است، باید وضعیت متغیر پایداری خدمات مورد سنجش قرار گیرد.

در تهران، مدیریت ترافیک خروجی از شهر، تأمین سوخت برای ناوگان عمومی و حفظ پایداری شبکه معابر در مواجهه با برخی اصابت‌ها به زیرساخت‌هایی از قبیل بزرگراه‌ها، مأموریت‌های مهمی بود که بر گرده مدیریت شهری قرار داشت.

موج اصلی سفرهای تحمیلی برای خروج از تهران در جنگ اخیر حدود یک هفته به طول انجامید و در این مدت، شهرداری بر مدیریت کارآمد خطوط فیدر که وظیفه انتقال مسافران از نقاط پراکنده شهری به ترمینال‌های برون‌شهری را بر عهده دارند، متمرکز بوده است؛ مأموریت مهمی که نقشی تعیین‌کننده در جلوگیری از تجمع بی‌نظم و اختلال در جریان ترافیک درون‌شهری ایفا می‌کند. در این ایام، صد درصد ظرفیت ناوگان پایتخت براسام حدود سه‌هزارو صد دستگاه آتوبوس فعال بود و بخشی از این ظرفیت، در میداین و معابر اصلی واقع در رینگ پیرامونی ترمینال‌های تهران برای جابه‌جایی مسافران به مقصد ترمینال، مورد استفاده قرار گرفت.

اما شایهت تصمیمات حمل‌ونقلی مدیریت شهری، رایگان‌کردن مترو و اتوبوسرانی تا پایان جنگ بوده است؛ تصمیمی که به‌رغم آتش‌بس، تاکنون چند نوبت تمدید شده و حالا پیش‌نهاد دائمی شدن آن روی میز اعضای پارلمان شهری قرار گرفته است.

در مقطع جنگ، به‌ویژه در دو هفته پایانی اسفند، این تصمیم توجه تهرانی‌هایی را که به هر دلیل شهر را ترک نکرده بودند، معطوف به امکانات عمومی هر کرد. هرچند ترافیک سنگین در آن ایام دیگر مسئله تهران نبود، اما به هر حال امکانات حمل‌ونقلی انبوه‌بسر و رایگان، در مدیریت مصرف سوخت از یک سو و آرامش شهروندانی که به دلیل خلوتی شهر به ناوگان تاکسی اینترنتی و کردشی دسترسی محدودتری داشتند، در آن روزهای بحرانی کمک کرد. اما هزینه-فایده دائمی شدن این تصمیم چنگی چیبست؟

مهم‌ترین استدلال موافقان حمل‌ونقل عمومی رایگان، سهم ناچیز مسافر از قیمت تمام‌شده بلیت در حال حاضر است. سال‌هاست شهروندان تهرانی فقط ۱۰ تا ۱۵ درصد از هزینه واقعی هر سفر با ناوگان عمومی اعم از مترو و اتوبوس را می‌پردازند؛ در حالی که این سهم در اوایل دهه ۹۰ حدود ۲۵ درصد بود. به‌عنوان مثال، میانگین قیمت بلیت اتوبوس در سال ۱۴۰۴ معادل شش‌هزارو ۳۰۰ تومان بوده و این در حالی است که در نیمه دوم همان سال، هزینه واقعی سفر اندکی بیش از ۴۰ هزار تومان برآورد شد. با این وصف و با توجه به وابستگی حدود ۹۰درصدی حمل‌ونقل عمومی پایتخت به پارانه، حذف سهم ناچیز شهروندان تبعات اقتصادی غیرقابل جبرانی ندارد.

اما مخالفان معتقدند با توجه به محدودیت منابع و نیازهای نامحدود مدیریت شهری، نباید حتی از این عایدی ناچیز بلیت‌فروشی صرف‌نظر کرد؛ کم‌اینده همین درآمد اندک، روزانه معادل قیمت دو دست‌سای اتوبوس شهری است و در تنگنای مالی شهرداری که با توجه به بار چندگانه تحمیل‌شده از ناحیه بازسازی ابنیه آسیب‌دیده در جنگ، تشدید هم خواهد شد، می‌تواند نقشی هرچند کوچک در تأمین مالی بخش حمل‌ونقل داشته باشد.

تحلیل‌های کارشناسی درباره این تصمیم، عموماً بر برآوردهای کمی از تأثیر این تصمیم بر ساختار بودجه شهر، تغییرات تقاضای سفر، نحوه تأمین منابع جایگزین و… متمرکز است؛ در حالی که یک جنبه مهم اجتماعی آن مغفول مانده است: با رایگان‌سواری، مسئولیت‌پذیری اجتماعی در قبال استفاده صحیح و نگهداشت از ناوگان عمومی به صفر میل می‌کند. کالای رایگان از منظر علم اقتصاد، کالای عمومی تملک‌نشده است که معمولاً سریع‌تر از سایر کالاها در معرض فرسودگی و تخریب قرار می‌گیرد. شاید رایگان‌سواری همیشهگی، اید جذابی برای کمک به برقراری عدالت اجتماعی و دسترسی‌پذیری خدمات عمومی در بخش حمل‌ونقل به نظر برسد، اما نباید فراموش کرد که همین حالا هم قیمت بلیت فاصله معناداری با صفر مطلق ندارد! بنابراین حمل‌ونقل رایگان در وضعیت عادی، از جنبه عدالت اجتماعی موضوعیت ندارد.

در عوض وقتی هزینه نهایی استفاده از یک خدمت صفر باشد، به این معناست که مشارکت شهروندان در تأمین هزینه‌های مربوط به آن، مثلاً هزینه‌های تعمیر و نگهداشت، صفر شده است. در این شرایط نباید منتظر برخورد مسئولانه در قبال حفظ دارایی‌های مربوطه باشیم. رایگان‌سازی مطلق به منزله بی‌ارزش‌کردن یک کالا یا خدمت در منظر جامعه است. علم روان‌شناسی هم این موضوع را به نحوی توضیح می‌دهد: «ارزش هر چیز مستقیماً با میزان تلاش یا هزینه برای رسیدن به آن گره خورده است». وقتی چیزی بدون هزینه باشد، مغز آن را نه در دسته دستاوردها و پاداش‌ها، بلکه در دسته عادی‌ها قرار می‌دهد. وقتی هم چیزی عادی شود، نسبت به خراب‌شدن یا از دست رفتن آن بی‌تفاوت خواهیم بود. متروی تهران اکنون یکی از تمیزترین متروهای جهان است. اما آیا پس از تصویب رایگان‌سازی دائمی، همین‌طور باقی خواهد ماند؟!

به نظر می‌رسد چالش امروز مدیریت شهری، یافتن نقطه بهینه برای تعیین بهای بلیت در پسا‌جنگ است. هزینه نهایی باید به نحوی تعیین شود که هم از منظر دسترسی عادلانه و همگانی به خدمات شهری قابل دفاع باشد و هم تقویت‌کننده حس مسئولیت‌پذیری عمومی در قبال ثروت‌های حمل‌ونقلی پایتخت باشد.

نورا حسینی: صبح تهران، در روزهای جنگ، شبیه صبح‌های معمولی این شهر نبود. خیابان‌ها هنوز بیدار نشده بودند، اما شهر از خواب آرام بیرون نمی‌آمد؛ با شوک بیرون می‌آمد. گاهی صدای انفجار پیش از طلوع شنیده می‌شد و گاهی سکوتی سنگین که از خود صدا ترسان‌ک‌تر بود. در بعضی از همان صبح‌ها، نور خورشید کامل به سطح شهر نمی‌رسید. دود ناشی از انفجار انبارهای نفت، بخشی از آسمان را پوشانده بود و میدان دید در برخی مناطق جنوبی می‌وزید. آلاینده‌ها جابه‌جا می‌شدند و تهران دوباره به‌ظاهر به آرامش بازمی‌گشت؛ آرامشی که در تمام آن ۴۰ روز، بیشتر شبیه تعلیق بود تا ثبات.

گزارش تازه شرکت کنترل کیفیت هوا با عنوان «ارزیابی اثرات جنگ تحمیلی بر کیفیت هوا و سطح تراز صدای شهر تهران» روایتی است از اینکه جنگ چگونه می‌تواند ریتم یک شهر را تغییر دهد. این گزارش که دوره ۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۱۹ فروردین ۱۴۰۵ را بررسی کرده، تصویری متناقض از تهران ارائه می‌دهد؛ شهری که هم‌زمان هوای پاک‌تری داشت و محیط صوتی آشفته‌تری را تجربه می‌کرد. در نگاه اول، شاید مهم‌ترین بخش گزارش، همین تناقض باشد؛ اینکه تهران در میانه جنگ، از نظر کیفیت هوا شرایط بهتری نسبت به سال‌های گذشته است. در این بازه ۴۰روزه، هشت روز هوای پاک، ۲۸ روز هوای قابل قبول و تنها چهار روز ناسالم برای گروه‌های حساس ثبت شده است؛ آن‌هم در شرایطی که در مدت مشابه سال ۱۴۰۳، تعداد روزهای ناسالم بیشتر و روزهای پاک کمتر بود. در تمام روزهای ناسالم این دوره نیز PM2.5 آلاینده شاخص بوده است. اما این هوای بهتر نه حاصل برنامه‌ریزی محیط‌زیستی، نه توسعه حمل‌ونقل عمومی و نه اصلاح الگوی مصرف سوخت بوده است. جنگ، به شکل ناخواسته، بخشی از موتور تولید آلودگی تهران را خاموش کرده بود. خیابان‌هایی که خلوت شدند، خودروهایی که کمتر حرکت کردند، کسب‌وکارهایی که نیمه‌تعطیل شدند و شهری که بخشی از فعالیت روزمره‌اش را از دست داد، باعث شد غلظت آلاینده‌های ترافیکی کاهش پیدا کند. داده‌های گزارش این تقصیر را نیز توضیح نشان می‌دهد: دی‌اکسید نیتروژن حدود ۳۶ درصد کاهش یافته، منواکسید کربن ۲۶ درصد پایین آمده و ذرات معلق PM2.5 نیز حدود ۲۰ درصد کمتر شده‌اند. حتی NO نیز کاهش شدیدی را تجربه کرده است. تنها شاخصی که روندی معکوس داشته، ازن بوده که حدود هشت درصد افزایش یافته است؛ پدیده‌ای که در بسیاری از شهرهای دنیا، هنگام افت شدید ترافیک مشاهده می‌شود. در واقع کاهش اکسیدهای نیتروژن باعث می‌شود بخشی از واکنش‌های شیمیایی کنترل‌کننده از مختل شود و غلظت این آلاینده افزایش پیدا کند. اما این فقط نیمه آرازه ماجراست. نیمه دیگر، لحظه‌هایی است که جنگ ناگهان خودش را روی آسمان تهران می‌ریزد؛ انفجار، آتش‌سوزی و ستون‌های دودی که چند ساعت، بخشی از شهر را زیر سایه خود نگه می‌دارند. در گزارش، انفجار چند انبار نفت به‌عنوان یکی از مهم‌ترین رخدادهای زیست‌محیطی این دوره توصیف شده است. انتشار حجم بالایی از ذرات معلق و دی‌اکسید گوگرد، کاهش محسوس میدان دید و افت تابش خورشید در ساعات ابتدایی صبح، بخشی از اثرات ثبت‌شده این

نگاهی به ۴۰ روزی که الگوی هوا و صدای پایتخت تغییر کرد

هوای پاک در روزهای ناآرام



عکس، حامد صفی‌پور، آتا

رویداد بوده است. در ایستگاه‌های اطراف دانشگاه شریف، منطقه ۱۱، جنوب، جنوب غرب و شمال غرب تهران، افزایش مقطعی PM2.5 و SO2 ثبت شد و در برخی ساعات، شاخص کیفیت هوا به محدوده ناسالم رسید. با این حال، گزارش تأکید می‌کند که اثرات انفجارها، برخلاف تصور عمومی، به آلودگی پایدار در مقیاس شهری منجر نشده است. سرعت مناسب باد، اختلاط عمودی مطلوب و عمق نسبتاً زیاد لایه اختلاط باعث شده آلاینده‌ها به لایه‌های بالایی جو منتقل شوند و سهم کمتری در سطح تنفسی شهروندان باقی بماند. بعدتر، بارش باران نیز به شست‌وشوی هوا کمک کرده است. در گزارش به صراحت آمده که شواهد کافی برای وقوع باران اسیدی وجود ندارد. فراموش نکنیم که شبکه پایش تهران فقط آلاینده‌های معیار را می‌سنجد و توان تشخیص بسیاری از ترکیبات ناشی از انفجار را ندارد؛ ترکیباتی مانند فلزات سنگین، هیدروکربن‌های چندحلقه‌ای و مواد آلی فرار که می‌توانند اثرات بلندمدت‌تری بر سلامت داشته باشند. گزارش تأکید می‌کند برای شناسایی این ترکیبات، نیاز به آنالیزهای شیمیایی پیشرفته و سنجش‌های تخصصی وجود دارد؛ یعنی آنچه امروز درباره اثر جنگ بر هوای تهران می‌دانیم، احتمالاً همه واقعیت نیست. در بخش سلامت، گزارش، تصویری نگران‌کننده‌تر پیدا می‌کند، جنگ، حتی وقتی به آلودگی پایدار منجر نشود، همچنان می‌تواند برای گروه‌های حساس خطرناک باشد. کودکان به دلیل کامل‌نبودن سیستم تنفسی و نرخ تنفس بالاتر، سالمندان و بیماران قلبی و تنفسی به دلیل حساسیت بیشتر و زنان باردار به دلیل خطر زایمان زودرس یا کاهش وزن نوزاد، بیشترین آسیب‌پذیری را دارند. تشدید آسم، تنگی نفس، تحریک چشم و افزایش خطر بیماری‌های قلبی و تنفسی، بخشی از پیامدهای است که در گزارش به آن اشاره شده است. در بخش دیگری از این گزارش، تهران نه از زاویه هوا، بلکه از زاویه صدا توصیف می‌شود. در این بخش، شهر چهره دیگری پیدا می‌کند؛ شهری که ظاهراً آرام‌تر شده، اما در واقع در وضعیتی از آماده‌باش صوتی دائمی قرار گرفته است. داده‌های ایستگاه‌های سنجش صوت نشان می‌دهد صدای زمینه شهر یا همان L90 کاهش یافته؛ یعنی ترافیک و نویز دائمی شهر کمتر شده است.

بررسی آمارهای تازه فقر شهری در تهران

حاشیه‌های خاموش

به‌عنوان یک نقطه، بلکه به‌عنوان یک روند. ایزدی برای توضیح این وضعیت، از چهار گونه اصلی فقر شهری نام می‌برد؛ گونه اول، سکونتگاه‌های غیررسمی و حاشیه‌ای؛ گونه دوم، بافت‌های تاریخی و مراکز قدیمی؛ گونه سوم، بافت‌های میانی مرکز و حاشیه و گونه چهارم، روستاهایی که در روند توسعه شهری بلعیده شده‌اند. به گفته او، این چهار گونه در مجموع بیش از یک‌سوم مساحت شهرها و جمعیتی در همین حدود را درگیر کرده‌اند. او از مناطقی مانند چندر به‌عنوان نمونه‌ای از سکونتگاه‌های روستایی بلعیده‌شده یاد می‌کند؛ فضایی که در دل شهر قرار گرفته‌اند اما هنوز ویژگی‌های اجتماعی و کالبدی گذشته را حفظ کرده‌اند و در بسیاری موارد به سکنتگاه‌اشکر کم‌درآمد تبدیل شده‌اند. براساس داده‌هایی که ایزدی به آن اشاره می‌کند، در یک مطالعه مشترک با وزارت بهداشت، حدود ۴۰۰ محله در این چهار گونه شناسایی شده‌اند. او می‌گوید: «در مجموع حدود ۱۹ تا ۲۰ میلیون نفر درگیر این نوع از فقر شهری هستند». در این تقسیم‌بندی، حدود ۱۱ میلیون نفر در سکونتگاه‌های غیررسمی و حدود ۸ تا ۹ میلیون نفر در سایر گونه‌ها قرار دارند. او همچنین به برآوردهای جدیدتر اشاره می‌کند که این عدد را حدود ۱۴ میلیون نفر اعلام کرده‌اند؛ نشانه‌ای از تغییر در روش اندازه‌گیری، نه کاهش مسئله. یکی از مهم‌ترین محورهای تحلیل ایزدی، پویایی فقر شهری است. او تأکید می‌کند: «فقر شهری پدیده‌ای ایستا نیست؛ این یک جریان است که تحت تأثیر شوک‌های بیرونی می‌تواند شتاب بگیرد». این شوک‌ها شامل بحران‌های اقتصادی، اقلیمی و حتی امنیتی هستند. به گفته او، جنگ نیز یکی از این عوامل است؛ عاملی که از دو مسیر اثر می‌گذارد: کاهش درآمد و ناامنی شغلی و در عین حال جابه‌جایی اجباری جمعیت. او در ادامه می‌گوید که نکته مهم اشاره می‌کند: وقتی بیکاری، فشار اقتصادی و نااطمینانی شغلی با جابه‌جایی جمعیت ترکیب می‌شود، نتیجه آن افزایش فشار بر محلاتی است که پیش‌تر هم درگیر فقر شهری بوده‌اند. ایزدی در ادامه به بحران اقلیمی اشاره می‌کند و آن را یکی از عوامل مهم اما کمتر دیده‌شده در تحولات شهری می‌داند. به گفته او، این بحران پیش از جنگ نیز در حال جابه‌جایی جمعیت بوده اما در سیاست‌گذاری کمتر مورد توجه قرار گرفته است. او تأکید می‌کند: «در مواجهه با چنین

بحران‌هایی، مهم‌ترین مسئله آینده‌پژوهی است؛ یعنی اینکه بتوانیم اثرات این تحولات را بر جامعه و شهرها پیش‌بینی و برای آن برنامه‌ریزی کنیم». ایزدی همچنین به پیامدهای اقتصادی بحران‌های اخیر اشاره می‌کند. براساس آمارهایی که او مطرح می‌کند، حدود ۸۰۰ هزار نفر در فهرست بیمه بیکاری قرار گرفته‌اند و در مجموع، حدود سه میلیون نفر به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم شغل خود را از دست داده‌اند. به گفته او، اگر این عدد در مقیاس خانواد دریا شود، با یک موج بزرگ اجتماعی مواجه هستیم که مستقیم بر الگوی سکونت شهری و فشار بر محلات فرودست اثر می‌گذارد. مطالعه فقر چندبعدی تهران نیز همین تصویر را تکمیل می‌کند: ۴۳ درصد فقر فرهنگی، ۲۲٫۶ درصد وضعیت نامطلوب سلامت، ۵۲٫۴ درصد در وضعیت متوسط استاندارد زندگی و بیش از ۵۴ درصد در فقر اقتصادی. جمع‌بندی پژوهش نشان می‌دهد که بخش بزرگی از جمعیت در وضعیت «متوسط یا نامطلوب» قرار دارد؛ وضعیتی که به تعبیر ایزدی، نشان‌دهنده ناپایداری ساختار شهری است. ایزدی هم نقد اصلی خود را متوجه نظام برنامه‌ریزی شهری می‌کند. او می‌گوید: «ما هنوز شهر را با عدد می‌سازیم، نه با کیفیت». به باور او تمرکز بر جمعیت، سرانه‌های و شاخص‌های کمی، جای توجه به مفاهیمی مانند امنیت، هویت، تعلق اجتماعی و کیفیت زندگی را گرفته است. او تأکید می‌کند تا زمانی که این نگاه تغییر نکند، فقر شهری نته‌تها کاهش پیدا نمی‌کند، بلکه در لایه‌های مختلف شهر بازتولید می‌شود.

یادداشت

حمل‌ونقل رایگان؛ تصمیمی پرهزینه



حسین نوروزی

بحث رایگان‌شدن حمل‌ونقل عمومی در تهران، هرچند در نگاه نخست تصمیمی حمایتی و اجتماعی به نظر می‌رسد، اما در عمل با واقعیت‌های اقتصادی مدیریت شهری فاصله زیادی دارد. تجربه سال‌های گذشته هم نشان داده هر زمان این موضوع در شورا مطرح شده، در نهایت به دلیل ملاحظات کارشناسی، از دستور خارج شده است.

واقعیت این است که امروز فاصله میان نرخ واقعی بهای سفر و رقمی که شهروندان پرداخت می‌کنند، بسیار زیاد است. درحال‌حاضر حدود ۸۶ درصد هزینه حمل‌ونقل عمومی از سوی مدیریت شهری یارانه داده می‌شود. این در حالی است که مطابق قانون، سهم یارانه باید ۶۷ درصد باشد و نیمی از آن را نیز دولت تقبل کند. اما اکنون عملاً تمام این بار بر دوش شهرداری تهران قرار گرفته است. از سوی دیگر، شهرداری در شرایطی قرار دارد که هم‌زمان با احتمال کاهش درآمدهای شهری، مسئولیت‌های تازه‌ای نیز به آن تحمیل شده است؛ ازجمله بازسازی ساختمان‌های آسیب‌دیده از جنگ و هزینه‌های مرتبط با آن. در چنین وضعیتی حذف همین درآمد محدود (حدود چهار همت) حاصل از کرایه‌ها می‌تواند فعالیت روزمره شرکت واحد و مترو را با اختلال روبه‌رو کند و کیفیت فعلی خدمات را نیز کاهش دهد.

حمل‌ونقل عمومی بدون تردید نیازمند حمایت بیشتر است، اما تصمیم‌گیری درباره آن باید مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی، منابع پایدار و امکان تداوم خدمات باشد؛ نه صرفاً نگاه‌های احساسی و مقطعی.

♦دبیر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران

خبر

رایگان‌شدن دائمی حمل‌ونقل عمومی کارشناسی نیست

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با رد برخی برداشت‌ها درباره تداوم رایگان‌بودن حمل‌ونقل عمومی گفت: این موضوع نه در دستور کار شورا قرار دارد و نه پشتوانه کارشناسی دارد و تصمیم‌های اخیر صرفاً ماهیت مقطعی و بحرانی داشته است.

جعفر تشکری‌هاشمی توضیح داد: رایگان‌شدن موقت مترو و اتوبوس در روزهای اوج جنگ، یک تصمیم اضطراری برای تسهیل ترده شهروندان در شرایط خاص بوده است؛ زمانی که بخشی از مردم امکان استفاده از خودروی شخصی را نداشتند و برخی نیز به دلیل نداشتن کارت بلیت یا اختلال‌های احتمالی در شبکه بانکی ممکن بود با مشکل مواجه شوند. به گفته او، هدف این بود که مانع پرداخت کرایه به‌صورت موقت برداشته شود تا جریان رفت‌وآمد در شهر مختل نشود.

او افزود: در همان دوره، ایستگاه‌های مترو نیز به‌عنوان فضاهای امن و پناهگاهی برای شهروندان در نظر گرفته شد تا استفاده از حمل‌ونقل عمومی در شرایط ویژه با حداقل مشکل ادامه پیدا کند.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران همچنین به سیاست‌های حمایتی موجود اشاره کرد و گفت: هم‌اکنون برای گروه‌هایی مانند مددجویان کمیته امداد و بهزیستی، سالمندان، دانشجویان، دانش‌آموزان، جوانان و معلولان تخفیف‌ها و در برخی موارد خدمات رایگان در نظر گرفته شده و این‌نظام حمایتی سال‌هاست در حال اجراست.

تشکری‌هاشمی با تأکید بر پیامدهای مالی این تصمیم گفت: بخشی از هزینه‌های اداره مترو و اتوبوسرانی از محل فروش بلیت تأمین می‌شود و با توجه به جابه‌جایی روزانه بیش از یک‌میلیون و ۲۰۰ تا یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار مسافر در مترو، حذف درآمد بلیت می‌تواند فشار مالی قابل توجهی ایجاد کند و روند توسعه و نگهداشت شبکه حمل‌ونقل عمومی را تحت تأثیر قرار دهد.