

تاملاتی در باب جدایی «وی» از تهران

رنج «وی» از توسعه‌نیافتگی



■ تهران شهری است که تابع تقسیمات کشوری نیست. از منظر اداری نباید هیچ شهری بزرگتر از شهرستانی باشد که درون آن قرار گرفته است، اما تهران، این شهر غول آسا، فراتر از مرزهای طراحی شده از سوی بیروکرانها، در دامنه‌های البرز گسترش یافته و می‌یابد و دو شهرستان ری و شمیرانات را در خود حل کرده است. تهران حتی بر کرج و دماوند هم متاثر است و سرنوشت آنها را رقم می‌زند. شاید زمان زیادی هم برای ادغام آنها در این شهر پرشتاب نمانده باشد. چه خوب یا بد ما به این اندرز قدیمی که «همه تخم‌مرغ‌های خود را در یک سبد نگذار» گوش نکرده‌ایم و تقریبا تمامی داشته‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی خود را در سبد تهران گذاشته‌ایم.

برای اداره تهران بزرگ می‌توانیم چشمان خود را ببندیم و با آن همچون یک شهر معمولی رفتار کنیم و با خط کشی‌ها و تفکیک‌های کاغذی به خیال خود این واقعیت کالبدی، فضایی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در هم تنیده را تابع تصمیماتمان کنیم. راه دیگر آن است که تهران را به عنوان یک کلانشهر (Mega City) بپذیریم و متناسب با قوت‌ها و ضعف‌های این شهر پدید آمده در عرصه مناسبات مدرن و پول نفت، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی کنیم. واقعیت آن است که قوانین و ساختارهای اداری از سرعت گسترش و ادغام سکونتگاه‌هایی که تهران را پدید آورده‌اند بازمانده‌اند و بوی کهنگی می‌دهند. برای مثال قانون شهرداری که مصوب سال ۱۳۳۳ خورشیدی است، تناسبی با اداره کلانشهرها و مسایل خاص آنها ندارد. در این قانون فرقی میان تهران چندملیونی و روستایی چندهزار نفری که به تازگی شهر شده، نیست. همه آنها باید با یک چوب رانده شوند اما مساله این است که واقعیت بسیار پرشتاب‌تر از قوانین و ساختارهای اداری تغییر می‌کند و اگر متناسب با آن سیاست‌گذاری نکنیم ما را در پشت سر خود جای خواهد گذاشت. بنابراین به تهران باید نگاهی ویژه داشت و مسایل آن را متناسب با ویژگی‌هایی که دارد مدیریت کرد. نگاهی به مدیریت شهری در کلانشهرهای دنیا حکایت از آن دارد که همه آنها برای صرفه‌جویی اقتصادی، هماهنگی و افزایش عملکرد اداری فرآیندهای ادغام را با شهرها و سکونتگاه‌های پیرامونی خود در قالب مجموعه‌های شهری طی کرده‌اند. می‌توان لندن، آمستردام، سیدنی، استانبول و آتلاند را مثال زد که از دهه ۱۹۹۰ به این سو نهاد مدیریتی جدیدی را با عنوان کلانشهر یا شهر بزرگ به عنوان چارچوب جدیدی برای اداره مسایل و نیازهای خود پذیرفته و آن را به اجرا درآورده‌اند. در این چارچوب مادر شهر یا شهر بزرگ و شهرهای کوچک پیرامون و متاثر از آن در یک قالب مدیریتی واحد قرار می‌گیرند.

نکته جالب در مورد ری و تهران آن است که این دو با یکدیگر پیوستگی کالبدی کاملی دارند و شهری با ادغام این دو و سایر سکونتگاه‌ها مانند شمیرانات پدید آمده که هیچ‌کدام از شهرهای قبلی نیست. آنچه که اکنون با آن مواجه هستیم نه تهرانی است که قبلا می‌شناختیم، نه ری قدیم است و نه شمیرانات با باغ‌های قلهک و زرگنده. این پدیده جدید را می‌توانیم تهران بزرگ بنامیم یا ری بزرگ، با هر اسم دیگری، مساله، سکونت‌میلیون‌ها انسان کنار یکدیگر است که مسایل عمومی مشترکی دارند مانند حمل‌ونقل، محیط‌زیست، اشتغال و مسکن. ایرشهری می‌توانند موتور توسعه باشند یا بدل به بزرگ‌ترین کابوس برای هر کشوری شوند.

سیاست خوب سیاستی است که سه‌ویژگی جمعیت، پیوستگی و خلاقیت را داشته باشد. جمعیت یعنی اینکه بتواند به همه نیازهای مردم پاسخ دهد، پیوستگی یعنی اجزای آن با هم هماهنگ بوده و سازگاری درونی داشته باشند و خلاقیت به شناسایی نیازهای جدید یا ارائه خدمات جدید اشاره دارد. برای توسعه منطقه شهری تهران طرح جامعی تهیه شده که اتفاقا در اقامای نادر قالب تهیه آن نهاد مشترکی میان وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری تهران بوده است. یعنی دولت و شهرداری در اقلایی که می‌تواند الگو قرار گیرد، طرح جامع تهران را تهیه کرده‌اند و آن را به تصویب بالاترین مرجع حکومتی مربوطه یعنی شورای عالی معماری و شهرسازی رسانده‌اند. تهیه طرح جامع هزاران ساعت کار کارشناسی برده و تقریبا تمامی داشته کارشناسی کشور در این عرصه را به خدمت گرفته است. در این طرح صحبتی از جدا کردن مناطق شهرداری و تشکیل شهرداری مستقل نیست. حال پرسش این است که چه ضرورتی یا چه فایده جدیدی سبب شده است تصمیمی که قاعدتا باید ثابت داشته باشد، تغییری بنیادی می‌کند. انتشار نتایج مطالعات پشتیبان این تصمیم می‌تواند اذهان را روشن کرده و مانع از ابهام شود.

تهران برخلاف تصور شهری توسعه‌یافته نیست و نمی‌توان آن را در محدوده فرشته و میرداماد خلاصه کرد. ری در کنار مناطقی دیگر مثل منطقه ۱۸ یا منطقه ۱۰ از توسعه‌نیافتگی رنج می‌برد. باید برای جبران این مشکلات تلاش کرد اما آیا بولاریزه کردن مدیریت شهری در شهری یکپارچه راحل خوبی است؟ فردا پاسخ به ساکنان شمیران یا هر منطقه دیگری در تهران یا کلانشهرهای دیگر نظیر مشهد، تبریز و اهواز که خواهان استقلال خواهند بود، چیست؟ آیا بهتر نیست برای تهران بزرگ به یک مدیریت شهری جامع اندیشید؟ باید در این روزها و شب‌های عزیز دست به دعا برداشت که وضعیتی پدید نیاید که در شهری واحد، دهها شهرداری و دهیاری باشند که هر کدام ساز و ساز را بزنند و متافع خود را دنبال کنند.

■ فکر می‌کنید طرح تدوین حریم پایتخت، تا چه میزان در طرح ایده جدایی ری از تهران نقش داشته است؟

مهندس احمد سعیدنیا، رییس گروه دیده‌بان تهران و نماینده جامعه مهندسان شهرساز ایران: می‌دانید که حریم تهران با حریم پایتخت متفاوت بوده و حریم پایتخت مساحتی بالغ بر ۵۹۲۳هزارمترمربع را شامل می‌شود که سه‌هزار و ۲۰۰ مترمربع از آن حریم شهر تهران بزرگ است. در تهران چند نوع حریم داریم، حریم محدوده خدماتی که ۷۵۰ کیلومترمربع است، حریم شهر تهران به اندازه ۱۸۰۰ کیلومترمربع و حریم پایتخت با ابعاد ۵۹۲۳ کیلومترمربع.

بخش عمده‌ای از این حریم مربوط به شهری بوده و قرار گرفتن حریم ری در چرخه مدیریت شهرداری سال‌هاست است که برای استاندارد تولید مساله کرده و ماجرای جدایی ری نیز ریشه در همین دارد.

بر اساس مطالعات حریم تهران و آنچه از سوی این طرح‌ها پیشنهاد شده ری باید حریم پایتخت باشد اما استانداری و فرمانداری ری فکر کرده‌اند که تمام قدرت سیاسی‌شان را در خارج از محدوده تهران هم از دست خواهند داد. بنابراین ایده جدایی ری از تهران اتفاقا در بحث مربوط به حریم هم ریشه دارد و خیلی به آن پرداخته نشده است.

■ و گزینه سیاسی بودن جدایی شهری از تهران را چطور می‌بینید؟

تاکید من تنها بر مبحث حریم نیست. این تصمیم دلایل پنهان و پیدای زیادی دارد. حریم، یکی از آن لایه‌های پنهان و ناگفته مانده بود. اما درباره وجه سیاسی آن، باید گفت که نمونه‌هایی از جدایی مناطق از کلانشهر تهران در تمام جهان اتفاق افتاده اما آنچه امروز در ماجرای ری می‌بینیم، کمی متفاوت است چراکه شباهه سیاسی آن بر دیگر وجوه شهرسازی غالب شده است.

مدیریت محلی مناطق مختلف زیر نظر مدیریت شهری واحد، اتفاقی است که در بسیاری از کشورهای جهان افتاده. از جمله لندن که ۳۳ دهستان و شهرستان دارد. از لندن که بگذریم، نیویورک انبوهی از شهرهاست. نمی‌فهمی کجا بروکلین است و کجا نیوجرسی. همه شهر و ایالت‌های پیرامونی‌اند و سازو کار مستقل خود را داشته و تحت حکمفرمایی شهری مستقل اداره می‌شوند.

شهرها یک پدیده مستقل از نظام‌های اداری و سیاسی و مرزهای ملی بوده و می‌توانند تشکیلات یکپارچه به وجود بیاورند.

البته این واقعیت را هم باید در نظر گرفت که تهران در آینده از مرز استان عبور خواهد کرد. اگر ابعاد تهران همین‌طور رو به بزرگی بگذار، می‌تواند تا پیشوا و ورامین را هم تحت پوشش خود قرار دهد. نگرانی آنجاست که بخواهیم در این نظام یکپارچه دستکاری کرده و آن را سلاخی کنیم.

■ ایده‌ای برای جلوگیری از ارایه چنین پیشنهادی از سوی استانداری باشد؟

مهندس شهابیان، دبیر دیده‌بان شهر تهران،نماینده انجمن صنفی مهندسان مشاور معمار و شهرساز: می‌توانست؛ اگر این سند در آرشئو اداره‌ها خاک نمی‌خورد. عنوان «مجموعه شهری تهران» در قالب یک سند بالادستی از سال ۸۲ در راستای جمعیت مدیریت شهری از سوی هیات دولت مصوب شده که اساس شکل‌گیری آن بر پایه تأکید هیات دولت بر مدیریت واحد شهری بود. چنانچه در آن موقع که در بخش مربوط به حوزه‌های شهری، روی اسلامشهر و رباط کریم کار می‌کردیم، پیشنهاد بر یکی شدن این دو بود اما به فراموش شدن آن سند بالادستی متأسفانه همان منطقه به بخش‌های مختلفی تبدیل شده است. البته شاید بهتر این بود که ری هیچ‌گاه به تهران نمی‌پیوست و در قالب شهری با هویت فرهنگی و تاریخی مستقل باقی می‌ماند اما حالا که این اتفاق



ری این روزها مرکز سرمایه‌گذاری‌های بزرگ تهران شده و از پالایشگاه نفت گرفته تا شهر آفتاب، شهرک‌های صنعتی و تصفیه‌خانه آب و فاضلاب و سایت‌های صنعتی در آنجا مستقرند. به همین خاطر به اعتقاد جمعی از معماران و شهرسازان، جدایی ری از تهران مبتنی بر خواست قدرت صورت گرفته. این معماران و شهرسازان در میزگردی برای بررسی وضعیت جدایی ری علاوه بر این موضوع تأکید دارند که جدایی شهری از تهران، تنها ابعاد سیاسی نداشته و قدرت اقتصاد شهری در این جدایی حرف اول را می‌زند. به‌ویژه آنها به ماجرای حریم شهر تهران اشاره دارند و اینکه برخی، از همین حالا برای اینکه حریم ری در حیطه اختیارات شهرداری تهران قرار بگیرد، احساس خطر کرده‌اند. حریبی که محیط پیرامونی ری را نیز تحت‌نظارت شهرداری تهران قرار داده و گویا از ابتدای تدوین طرح حریم پایتخت میان استانداری و شهرداری اختلافاتی را کلید زد؛ اختلافاتی که حالا صراحت بیشتری یافته و وارد فاز ابلاغ مصوبه جدایی ری شده است. از اینها گذشته، آنها تأکید دارند که جدایی شهری، مغایر با قانون شورای‌عالی معماری و شهرسازی است و استانداری در صورت درخواست برای تغییر در طرح جامع تهران باید تأییدیه شورای شهر را به دست آورده و درخواست بازنگری در طرح جامع را به شورای‌عالی معماری و شهرسازی ارایه دهد؛ آنچه تا به امروز از سوی دولت و استانداری تهران انجام نشده که نشان از فرار قانونی از جانب عالی‌ترین مرجع قانونگذار دارد. گروهی از معماران و شهرسازان (جامعه مهندسان شهرساز ایران، انجمن صنفی مهندسان مشاور معمار و شهرساز جامعه مهندسان مشاور ایران) چهار سالی می‌شود که برای دیده‌بانی آنچه در حوزه‌های شهری تهران می‌گذرد، نهادی غیردولتی به نام «دیده‌بان تهران» به وجود آورده‌اند تا در مواقع بزنگاه گزدهم آیند و از آنچه بر شهر می‌گذرد، پاسداری کنند. دغدغه امروز‌شان تصمیم‌خلاق‌ساعه‌ای است که به جدایی ری از تهران منجر شده است. مصوبه جدایی از سوی استاندار ابلاغ شده و آنها این امر را خلاف قانون می‌دانند.

افتاده، نمی‌شود یک‌شبه برای این شهر تصمیم به جدایی گرفت. شاید جغرافیای سیاسی و مختصات روی نقشه‌ای برای ری جدا شود اما هیچ‌گاه ری به لحاظ کالبدی از تهران جدا نخواهد شد. مگر می‌شود شمال و جنوب میدان انقلاب را از هم جدا کرد. ری هم از تهران جدایی‌ناپذیر است.



دکتر محمد عدالت‌خواه، عضو دیده‌بان و نماینده جامعه مهندسان مشاور ایران: به جای بررسی جدایی ری از تهران بگذارید به طرح بررسی مسوولان بپردازم. سوال مشخص من این است که هدف و مزایای این جدایی چه بوده و اگر مزایایی در کار است چرا استانداری و دیگر مسوولان به صراحت و به جزئیات درباره آن سخن نمی‌گویند. نکته دیگر اینکه دولت گویا فراموش کرده مدتی پیش طرح‌های بالادستی و کلانی در همین حوزه مدیریت شهری به امضا رسانده، که چنین تصمیم‌هایی خلاف آن اسناد است. نه در طرح تفصیلی تهران و نه در طرح جامع، هیچ توضیحی برای جدایی ری از تهران ارایه نشده و معلوم نیست که با وجود یک دهه کار روی این طرح‌ها چطور هیچ مطالعه‌ای برای جداسازی ری از تهران در آن طرح‌ها گنجانده نشده و بودجه بیت‌المال برای تدوین اسناد برای ری هزینه شده است؛ هزینه‌ای که با همین تصمیم یکباره، دود شده و به هوا رفته است. در این بخش به نمونه «شورای هماهنگی» برای مدیریت شهری اشاره می‌کنم که اتفاقا می‌تواند در مورد شهری به کار مسوولان بیاید. نمونه شورای هماهنگی در مدیریت کلانشهرها و مناطق پیرامونی از این جهت

درخو اهمیت است که می‌تواند به شکلی فدراتیو، با به رسمیت شناختن استقلال مناطق مختلف، تصمیم‌های کلان و اساسی زیر نظر مجموعه مدیریت شهری واحد اتخاذ شود. بر این اساس هم خواست مدیران تأمین شده و هم مناطق به آزادی عمل بیشتری می‌رسند. سوال مهم‌تر اینکه در طرح جامعی که شورای‌عالی معماری و شهرسازی و دولت آن

را به تصویب رسانده و استاندارد و نمایندگان آن هم در جلسه‌های آن حضور داشته‌اند، چطور به یکباره چنین تصمیمی اتخاذ می‌شود. اگر هم برخی مسوولان هدف از جدایی را کمبود بودجه شهری عنوان کرده‌اند، می‌توان همین حالا هم برای افزایش بودجه ری اقدام کرد و این دلیلی برای جدایی نمی‌شود.

■ استانداری این روزها روی منابع و برآمدهای شهری مانور داده، آیا واقعا این جدایی در ابعاد اقتصادی به نفع مردم است؟

ری با سوسپد مناطق شمال شهر در این سال‌ها رشد و توسعه خوبی یافته و این جدایی در ابعاد مالی و بودج‌های اتفاقا به ضرر ری تمام می‌شود. سیاست یارانه شمال به جنوب شهر تهران از دوران آقای کرباسچی



حسین امجدی جعفری

میزگرد «شرق» در بررسی جدایی ری از تهران

جدایی «ری» مغایر با قانون شورای‌عالی شهرسازی است

■ فرار قانونی از جانب عالی‌ترین مرجع قانونگذار

آمنه شیر افکن

ری این روزها مرکز سرمایه‌گذاری‌های بزرگ تهران شده و از پالایشگاه نفت گرفته تا شهر آفتاب، شهرک‌های صنعتی و تصفیه‌خانه آب و فاضلاب و سایت‌های صنعتی در آنجا مستقرند. به همین خاطر به اعتقاد جمعی از معماران و شهرسازان، جدایی ری از تهران مبتنی بر خواست قدرت صورت گرفته. این معماران و شهرسازان در میزگردی برای بررسی وضعیت جدایی ری علاوه بر این موضوع تأکید دارند که جدایی شهری از تهران، تنها ابعاد سیاسی نداشته و قدرت اقتصاد شهری در این جدایی حرف اول را می‌زند. به‌ویژه آنها به ماجرای حریم شهر تهران اشاره دارند و اینکه برخی، از همین حالا برای اینکه حریم ری در حیطه اختیارات شهرداری تهران قرار بگیرد، احساس خطر کرده‌اند. حریبی که محیط پیرامونی ری را نیز تحت‌نظارت شهرداری تهران قرار داده و گویا از ابتدای تدوین طرح حریم پایتخت میان استانداری و شهرداری اختلافاتی را کلید زد؛ اختلافاتی که حالا صراحت بیشتری یافته و وارد فاز ابلاغ مصوبه جدایی ری شده است. از اینها گذشته، آنها تأکید دارند که جدایی شهری، مغایر با قانون شورای‌عالی معماری و شهرسازی است و استانداری در صورت درخواست برای تغییر در طرح جامع تهران باید تأییدیه شورای شهر را به دست آورده و درخواست بازنگری در طرح جامع را به شورای‌عالی معماری و شهرسازی ارایه دهد؛ آنچه تا به امروز از سوی دولت و استانداری تهران انجام نشده که نشان از فرار قانونی از جانب عالی‌ترین مرجع قانونگذار دارد. گروهی از معماران و شهرسازان (جامعه مهندسان شهرساز ایران، انجمن صنفی مهندسان مشاور معمار و شهرساز جامعه مهندسان مشاور ایران) چهار سالی می‌شود که برای دیده‌بانی آنچه در حوزه‌های شهری تهران می‌گذرد، نهادی غیردولتی به نام «دیده‌بان تهران» به وجود آورده‌اند تا در مواقع بزنگاه گزدهم آیند و از آنچه بر شهر می‌گذرد، پاسداری کنند. دغدغه امروز‌شان تصمیم‌خلاق‌ساعه‌ای است که به جدایی ری از تهران منجر شده است. مصوبه جدایی از سوی استاندار ابلاغ شده و آنها این امر را خلاف قانون می‌دانند.

در دستور کار قرار گرفت و در بخش‌هایی موجب رشد این شهر شد.

فکر می‌کنم، داستان یک‌شبه جدا شدن ری از تهران، مانند مونوریل تنها به صرف هزینه‌های فراوان انسانی و زمانی و مادی ختم شده و در نهایت ملغی خواهد شد. چراکه این طرح هیچ روزنه امیدوار کننده‌ای برای آینده ندارد و هم مدیریت کلانشهر تهران را به خطر می‌اندازد و هم برای شهروندان ساکن ری تولید در سمر می‌کند.

■ استاندار تهران اصرار دارد که اقدامش قانونی بوده؟

عدالت‌خواه: اینکه برخی بگویند بر اساس برنامه پنجم توسعه و ذیل اصلاح تصمیمات سیاسی می‌توان برای این جدایی، توجیه قانونی به دست آورد، به نظرم راه اشتباه را رفته و از همان ابتدا برخی قوانین مصوب خودشان را زیر پا گذاشته‌اند. جزو اینکه ری، به نمایندگان حال حاضر در شورای شهر رای داده‌اند و نمی‌توان به این سادگی دسترسی به این حق را برای آنها به رسمیت نشانخت.

مهندس پیرواده، عضو دیده‌بان تهران، نماینده انجمن صنفی معمار و شهری‌ساز: سیاست‌گذاری مدیریت توسعه شهری در ایران از سوی شورای‌عالی معماری شهرساز صورت می‌گیرد که متشکل از نمایندگان از عالی‌ترین وزارتخانه‌هاست و بالاترین مرجع بعد از هیات دولت به شمار می‌آید. شورای‌عالی معماری و شهرسازی از سیاست‌گذاری گرفته تا بررسی و تصویب طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران را زیر نظر داشته و مهر و امضایش هم پای این دو طرح است. تصویب طرح جامع در ۱۵ سال گذشته محقق شده که شش سال از عمر طرح به دولت‌های اخیر بازمی‌گردد، بنابراین نمی‌توان این‌طور تصور کرد که استاندارد و دیگر مسوولان از جزئیات این طرح‌ها بی‌خبر بوده‌اند، بنابراین تأکید بر تصمیم جدایی ری از تهران، بدون تردید



با متن این دو قانون مغایرت صریح دارد. دولت در شرايطی می‌تواند نسبت به تغییر بنیادین در متن این اسناد بالادستی اقدام کند که بتواند تأییدیه شورای شهر تهران را گرفته و برای بازنگری در طرح به شورای‌عالی معماری و شهرسازی تقاضای بازنگری دهد. اگر این‌طور نباشد، این تصمیم پیمانی نخواهد داشت، جزو اینکه فرار از قانون از جانب عالی‌ترین مجری قانون صورت گرفته است. البته شاید دولت این‌طور تصور کرده که وقتی بخواهد تصمیم مورد نظرش را به شورایی ببرد که متشکل از ۱۱ وزیر بوده، رای نهایی آن چیزی جز آنچه حالا بر این اصرار دارد، نیست.

دکتر ذکوات، استاد دانشگاه شهید بهشتی: مهم‌ترین آسیبی که شهری را با آن مواجه شده، از دست رفتن

دریستی یا کولر

فریده عنایتی

■ گرمای بالای ۳۰ درجه یک طرفه، راننده تاکسی‌هایی هم که حاضر نیستند کولر ماشین خود را روشن کنند از طرف دیگر، تابستانی غیرقابل تحمل را برای مسافران داخل شهری رقم زده‌اند. البته هستند راننده تاکسی‌هایی که اگر در نهایت کولر ماشین را روشن کنند، کرایه بیشتری هم از مسافرهایی گیرند.

به قول این راننده تاکسی‌ها «تا مقصد برایتان کولر روشن کردم و خنک شدید» و چون این خنک شدن پهلایی به قیمت مصرف بیشتر بنزین دارد، پس کرایه هم گران‌تر گرفته می‌شود. البته مدیرعامل سازمان نظارت و مدیریت بر تاکسیرانی شهر تهران، دریافت کرایه اضافه برای روشن کردن کولر توسط تاکسی‌ها را غیرقانونی بیان کرده است. «محمد احمدی بافنده» درباره افزایش نرخ کرایه تاکسی‌ها با کولر روشن، گفته: «تاکسیرانان حق دریافت کرایه اضافه به دلیل روشن کردن کولر را ندارند و نرخ‌های مصوب شورا درخصوص کرایه تاکسی‌ها مشخص است.»

در ساختار خودروها کولر روشن کردن مانند این است که ۱۲۵ کیلوگرم به وزن خودرو اضافه شده باشد. اصولا این اضافه وزن، مصرف بنزین را در خودرو به سه الی چهار لیتر در صد کیلومتر افزایش می‌دهد. به عبارتی بحث و دعوا سر روشن کردن و نکردن کولر و کرایه‌های بیشتر هم از این ۱۲۵ کیلوگرم اضافه شده به ماشین و آن سه، چهار لیتر بنزین نشأت می‌گیرد.

به همین ترتیب، کولر روشن کردن یا نکردن پدیده جدیدی را در تهران به وجود آورده به نام «دریست یا کولر یا بی‌کولر». البته بر اساس گفته‌های روابط عمومی سازمان تاکسیرانی شهر تهران اصلا واژه‌ای به نام «دریستی» در سازمان تعریف نشده است چه برسد به دریستی یا کولر یا بدون آن.

«دریست!اسیدخندان-ولیعصر با کولر شش‌هزار تومان.» بیشتر راننده تاکسی‌ها می‌گویند: «گر برای دریستی، کولر روشن کنیم بی‌رو برگرد هزار تا دوهزار تومان بیشتر می‌گیریم. چون بنزین بیشتر مصرف می‌شود.» کولر روشن کردنی که تنها سه الی چهار لیتر و در بیشترین حد خود پنج لیتر در صد کیلومتر، بنزین اضافه مصرف می‌کند در ایران وجود در کل اگر راننده تاکسی بخواهد کولر روشن کند با نرخ بنزین دولتی در نهایت دوهزار تومان و با نرخ بنزین آزاد سه‌هزار و ۵۰۰ تومان بنزین بیشتر مصرف می‌کند، البته به شرطی که صدکیلومتر را طی کرده باشد.

مسافت سیدخندان تا ولیعصر، ۷/۵ کیلومتر است. یعنی اگر راننده در این مسیر کولر روشن کند با بیشترین حد مصرف بنزین یعنی پنج لیتر در صدکیلومتر مصرف بنزینش ۱۲۷۵- لیتر می‌شود. قیمت این میزان با بنزین لیتری ۴۰۰ تومانی یعنی نرخ دولتی، می‌شود ۱۵۰ تومان و بنا نرخ آزاد یا لیتری ۷۰۰ تومانی می‌شود، ۴۲۲ تومان. اصولا راننده تاکسی‌ها قبول ندارند که روشن کردن کولر، بنزینی بیشتر از سه الی چهار لیتر در صد کیلومتر مصرف نمی‌کند و می‌گویند با چنم خودمان می‌بینیم که آمپر بنزین پایین می‌آید. اگروز ماشین از زیر باک بنزین عبور می‌کند. با داغ شدن آگروز، باک هم داغ و بنزین تبخیر می‌شود. البته چون بنزین‌هایی که در ایران وجود دارد، استاندارد نیست و مانند الکل، جذب محیط می‌شود و به اصطلاح «می‌پرد» این مصرف بنزین در بیشتر به چشم می‌آید. در داخل شهر، چون ترافیک وجود دارد و کف آسفالت و خودروهای دیگر، گرما تولید می‌کنند تبخیر بنزین هم بیشتر می‌شود. در اصل این مصرف شدن بنزین بیشتر به دلیل تبخیر شدن آن است نه روشن کردن کولر. با سبب‌بندی بنزین، افراد سعی می‌کنند که باک بنزین خود را پر نکنند و جیربجندی هفته‌ای برای خود داشته باشند که این موضوع باعث تلاطم بیشتر بنزین در باک و در نتیجه تبخیر بیشتر آن می‌شود.

«دریست، میدان آزادی تا میدان ولیعصر، پنج‌هزار تومان، البته اگر بخواهید کولر روشن کنم، شش، هفت‌هزار تومان می‌گیرم.» گفت‌وگو درباره افزایش نرخ کرایه برای کولر روشن کردن تاکسی‌ها از جمله صحبت‌هایی است که این روزها بین راننده تاکسی‌ها و مسافرها رد و بدل می‌شود. تنها بحثی که این میان مطرح نیست، این است که به ذهن هیچ‌کدام از طرفین نمی‌رسد که کولر روشن باشد و کرایه هم افزایش پیدا نکند.

داخل تاکسی هوای خنک و مطبوعی است. راننده میسالم، کولر را روشن کرده و مسافرانی که داخل تاکسی هستند از این خنکی لذت می‌برند. راننده هم اعصاب راحتی دارد و با بوق‌های ممتد خود آرامش مصرف‌کننده را بر هم نمی‌زند. او در جواب پسر جوانی که پرسید: «راننده تاکسی‌ها باید است کولر روشن کنند، شما چطور کولر ماشین را روشن کرده‌اید؟» گفت: «ملی که کولر روشن باشد، گرما ذات نمی‌کند و ترافیک اعصاب خردکن نمی‌شود. مسافرانی هم که سوار تاکسی من هستند خنک می‌شوند. کولر روشن کردن و پول بیشتر دادن برای بنزین، به نظر من به‌صرفه‌تر از این است که هرگاه‌ه و مریض شوم و ۲۰ تا ۳۰هزار تومان پول وزیرت دکتر بدهم.» به گفته این راننده تاکسی، روشن کردن کولر در این گرما باعث می‌شود مسافرها «پدرآمزی» بگویند که به همه‌چیز می‌ارزد.