

سه‌شنبه • ۱۹ اردیبهشت ۱۳۹۳ • سال یازدهم • شماره ۲۰۰۳ • ۷	
روزنامه	
شهر	
روز شمار آشتی فلسطینی‌ها	صفحه ۸
اهمیت ایمنی در صنعت هوانوردی در گفت‌وگو با «میشم صدی»	صفحه ۹
دوچرخه‌های تهران از دوچرخه‌سوارها بیشترند	صفحه ۱۰

یک تجربه

چه می‌شود اگر بزرگراه‌ها حذف شوند؟

شرق: در عصر سلطه اتوبمیل، بزرگراه‌های زیادی ساخته شدند تنها برای اینکه بیاమوزیم شهر بدون آنها چقدر سالم‌تر، سبزتر و امن تر است! شاید به این فکر می‌کنید که بدون بزرگراه این همه ماشین کجا می‌شوند. اما واقعیت این است که بزرگراه‌ها با «تحریک تقاضا» بیش از آنکه ترافیک را روان کنند، باعث می‌شوند ماشین‌های بیشتری در شهر ترده کنند. جالب است که با حذف آنها نه تنها ترافیک بیشتر نمی‌شود، بلکه محیطی امن‌تر و شهری کارا‌تر خواهیم داشت. باور این ندارید به تجربه حذف بزرگراه در شهرهای زیر نگه کنید:

بزرگراه «امبارکادرو» در سانفرانسیسکو

باورش سخت است که روزگاری در جایی که حالا یکی از زیباترین مناظر ساحلی شهر است، بزرگراهی بزرگ و شلوغ وجود داشته است. بحث از میان‌برداشتن این بزرگراه از دهه ۱۹۸۰ مطرح بود ولی زمین‌لرزه همان سال‌ها کار را تسهیل کرد و کا حذف از ۱۹۹۱ آغاز شد. نتیجه کار به نفع مرکز شهر تمام شد. حالا این منطقه فضای عمومی وسیعی برای پیاده روی و دوچرخه‌سواری است و راه عبور جدیدی نیز از میان آن می‌گذرد. این تجربه ثابت کرد که از بین‌بردن بزرگراه‌ها نه‌تنها امکان‌پذیر است که حتی به لحاظ اقتصادی به نفع شهر تمام می‌شود. از آن پس سانفرانسیسکو هم بابت ساخت‌وساز- ساختن بلوار جدید از تعمیر بزرگراه مقرون به صرفه‌تر بود- پول صرفه‌جویی کرد و هم توسعه جدید ارزش مستغلات مرکز شهر را افزایش داد.

بزرگراه «چونگیچون» در سئول

پروژه تخریب یکی از بزرگ‌ترین بزرگراه‌های مسئول نه‌تنها بزرگراهی کثیف و شلوغ را از مرکز شهر حذف کرد که موجب شد آبراهی گمشده نیز احیا شود. در سال ۱۹۷۶ در مرکز شهر سئول بزرگراهی احداث شد که هدف آن رونق اقتصادی‌بخشیدن به منطقه کم‌ار ثقاعی بود که به زاغه تبدیل شده بود. در سال ۲۰۰۳، شهرداری سئول تصمیم گرفت بزرگراه را حذف و به جای آن فضای سبز ایجاد کند و همزمان نهری که زمانی در آنجا جاری بود نیز احیا شود. حالا نه‌تنها سبزه‌راه زیبایی در آن بخش شهر به وجود آمده که به طرق مختلف به شهر منفعت اقتصادی رسیده است. به خاطر این سبزه‌راه دمای هوا در مرکز شهر چند درجه کاهش یافته و پرندگان به شهر بازگشته‌اند. همچنین از وقتی که بزرگراه حذف شده، افراد کمتری از خودرو شخصی استفاده می‌کنند و اغلب حمل‌ونقل عمومی را ترجیح می‌دهند.



بزرگراه «هاربر» در پورتلند

در دهه ۱۹۵۰ بزرگراه شش خطه‌ای در امتداد رودخانه ویلامت احداث شد که شاهراه اصلی شهر به حساب می‌آمد. اما تنها یک‌دهه بعد محبوبیت خودش را از دست داد، زیرا مردم با استفاده از بزرگراه‌های جدید، سریع‌تر می‌توانستند سفر کنند. در همان زمان شهردار تصمیم گرفت بزرگراه را حذف و به جای آن فضای باز احداث کند. در سال ۱۹۷۴ بزرگراه برای همیشه تعطیل شد. فضای بازی که احداث شد اکنون یکی از طولانی‌ترین فضاهای سبز ساحلی است. به یمن این تصمیم پورتلند اکنون یکی از بهترین شهرها به لحاظ دسترسی عمومی به رودخانه است. علاوه بر بزرگراه، ساختمان‌های دیگری هم حذف شد تا به جای آنها فضای عمومی ایجاد شود. احیای رودخانه کمک کرد کرانه باختری رودخانه به منطقه صنعتی محبوبی بدل شود.

بزرگراه «ریومادرید» در مادرید

رودخانه شهر مادرید مانند بسیاری رودخانه‌های شهری دیگر، بخش مهمی از تاریخ شهر بود. اما پس از احداث دو بزرگراه در هر دو کرانه آن به کلی فراموش شد. برنامه احیای رودخانه از سال ۲۰۰۰ آغاز شد و سرانجام در سال ۲۰۱۱ رودخانه به روی عموم گشوده شد. ترافیک به تونل‌های زیرزمینی هدایت و زمین‌های مجاور رودخانه به‌طور کامل به پارک ۲۰۰ هکتاری تبدیل شد؛ با انواع و اقسام امکانات مانند مسیرهای دوچرخه و زمین‌های بازی و حتی ساحل شهری. مطالعات بعدی چیز عجیبی نشان داد: اینکه تأثیر این پروژه روی سلامتی کسانی که پیرامون رودخانه زندگی می‌کنند، چقدر شگفت‌آور است.

«الاسکای» در سیاتل

این بزرگراه در سال ۲۰۰۱ در زلزله آسیب دید و باید مطلق استانداردهای زمین‌شناسی دوباره بازسازی شود. اما تصمیم بر این شد که بزرگراه کوچک‌تر شود و به زیر زمین برده شود. علاوه بر این، پروژه (که هنوز در دست ساخت است) میان محلات شهری ارتباط بهتری برقرار خواهد کرد و فضاهای عمومی و پیاده‌راه‌های متعدد برای ساکنان محلات فراهم می‌کند. این پروژه تا سال آینده تکمیل خواهد شد.

بزرگراه «I-345» در دالاس

این بزرگراه هنوز حذف نشده است ولی سازمان حمل‌ونقل تگراس با مطالعات این پروژه موافقت کرده است. حتی با علم به اینکه بازسازی این بزرگراه اخیراً صد میلیون دلار هزینه برداشته است. گروه موسوم به «الاس نوین» که پروژه را رهبری می‌کند، می‌گوید امیدوار است اراضی آزادشده فرصت‌های ساخت‌وساز جدید و امکان ایجاد پارک و پیاده‌راه در اختیار شهروندان قرار دهد.



گزارش میدانی «شرق» از بی‌آرتی امام‌علی(ع)

طولانی‌ترین خط «بی‌آرتی» خاورمیانه در آستانه تعطیلی



فاطمه جمال پور

از بی‌آرتی امام‌علی(ع) در ایستگاه شهید محلاتی پیاده می‌شوم. اتوبوس بر اتوبان روی پل روزگرمی ایستد. مسافران باید صدتایی پله را پایین و بالا بروند تا به پر خیابان یا بی‌آرتی برسند. خبری از ایستگاه هم نیست. اتوبان‌ها و پل‌ها در این نقطه بیچ‌دریج به هم گره خورده‌اند؛ منظره‌ای که آدم را یاد ماروپله می‌اندازد. راننده اتوبوس بی‌آرتی پول کرابه را از مسافران می‌گیرد و خبری از کارت‌خوان و مامور ایستگاه هم نیست. بی‌آرتی امام‌علی(ع) با طول ۴۰کیلومتر بلندترین خط بی‌آرتی پایتخت است که از اسفندماه سال گذشته آغاز به کار کرده است. بر اساس طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک، شهر تهران باید دارای ۱۰خط بی‌آرتی باشد. نهمین خط در بزرگراه امام‌علی(ع) و دهمین خط این سامانه در بزرگراه صدر به‌زودی افتتاح می‌شود. «پیمان سندیجی»، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران پیش از این درباره سامانه اتوبوس‌های تندرو بزرگراه امام‌علی(ع) گفته: «این سامانه با طول ۴۰کیلومتر کارش را با ۴۰دستگاه اتوبوس از انتهای بلوار ارتش تا ایستگاه مترو جوانمردقصاب آغاز کرده و در روزهای ابتدایی هفت تا هشت‌هزار مسافر از این سامانه استفاده کرده‌اند که پیش‌بینی می‌کنیم با رسیدن میزان اتوبوس‌ها به ۱۵۰دستگاه، روزانه ۲۰تا۲۰۰هزارنفر از خط ۹ اتوبوس‌های تندرو استفاده کنند». پیش‌بینی‌ای که هنوز محقق نشده است. این را خلوتی ایستگاه‌ها و اتوبوس‌های این خط بی‌آرتی می‌گوید. اما بی‌آرتی امام‌علی(ع) منتقدان زیادی هم دارد؛ از جمله اسماعیل دوستی نایب‌رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شهری. او معتقد است خطوط تندرو بزرگراه امام‌علی(ع) باید جمع‌آوری شود. دوستی با اشاره به اینکه خط بی‌آرتی در اتوبان امام‌علی(ع) مشکلاتی را برای شهروندان ایجاد کرده است، گفته: «ضمن تشکر از شهردار و همکاران وی که در امر احداث اتوبان امام‌علی(ع) انجام وظیفه کرده‌اند، باید به اطلاع برسانم با توجه به مشکلات خط بی‌آرتی در اتوبان اشاره‌شده، این خط باید جمع‌آوری شود».

دوستی گفته: «دلائل زیادی برای جمع‌آوری این خط وجود دارد که چند نمونه را به شرح ذیل بیان می‌کنم:

- غیرهمسطح‌بودن این خط و عدم‌دسترسی مناسب شهروندان به ایستگاه‌های مربوطه.
- کمبود مسافران از ابتدا تا انتهای این خط که در بعضی از اوقات حتی به‌ندرت مسافری حضور دارد.
- ایجاد اختلال در حرکت خودروها در سایر خطوط به علت شیب تند



مریم امیری

در بسیاری از شهرهای بزرگ کشورهای پیشرفته، حومه‌های شهری به محل اسکان طبقات برخوردار تبدیل شده در عوض مراکز شهر به حال خود رها شده‌اند. فرصت‌های شغلی به‌همراه این طبقات از مراکز شهری می‌گریزند. در تهران به عکس، فقرا اغلب از مرکز شهر بیرون رانده شده و در حومه‌ها سکنی می‌گزینند. مسلم این است که در هر دو مدل، محل سکونت فقرا از مراکز اشتغال دور می‌شود. بنابراین این طبقات، دسترسی سریع به محل اشتغال نیز به سایر نفع‌ده‌های معیشتی افزوده شده است. در تعریف فقر شهری، دسترسی دشوار به محل اشتغال و خدمات از اصلی‌ترین معیارها به شمار می‌رود. از این‌رو توسعه حمل‌ونقل عمومی، تأثیری فوری و عینی بر کیفیت زندگی فقرا دارد.

برای کارگری که محل سکونتش اسلامشهر و محل اشتغالش جایی در میدان آرژانتین است، بزرگراه شهری به هیچ کار نمی‌آید، در عوض وجود خطوط مترو با کیفیت، فراگیر و ارزان اهمیت حیاتی دارد. «توان جابه‌جایی» با میزان درآمد نسبت مستقیم دارد. بنابراین خیلی ساده می‌توان نتیجه گرفت ارتقای توان جابه‌جایی طبقه کارگر، شکاف طبقاتی را می‌کاهد. فقرای شهری باید به نوعی میان محل سکونت، فاصله تا محل کار و شیوه بیهودن این مسیر توازنی برقرار کنند. به نحوی که محرومیت اجتماعی ناشی از کم‌بودن پتانسیل‌های درآمدی‌شان را به حداقل برسانند. اما این افراد معمولاً در انتخاب محل سکونت و محل اشتغال قدرت انتخاب چندانی ندارند، در واقع حاشیه‌نشینی بر آنها تحمیل می‌شود. از این‌رو کاستن از هزینه سفر درون‌شهری، تنها راه تعادل برقرارکردن میان سه رکن مذکور است.

بزرگراه که باعث تصادف می‌شود.

۴- استفاده از اتوبوس‌های این خط در سایر خطوط بی‌آرتی که سازمان اتوبوسرانی با کمبود شدید مواجه است.

۵- تسهیل در تردد سایر خطوط بزرگراه به‌خصوص در روزهای پنجشنبه و جمعه جهت رفاه حال شهروندان عزیز تهرانی که به‌مقصد بهشت‌زها حرکت می‌کنند از جمله دلایلی است که باید خط بی‌آرتی در اتوبان امام‌علی(ع) برچیده شود.

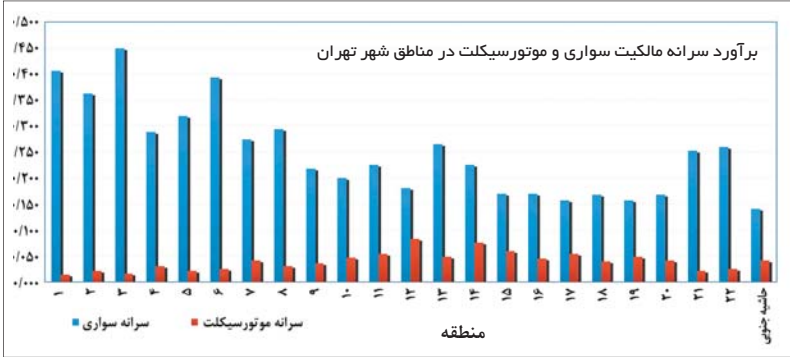
برای پرس‌وجو درباره نظر مردم و میزان استقبال از این خط بی‌آرتی راهی اتوبان امام‌علی(ع) می‌شوم. تاکسی گوشه اتوبان می‌ایستد اما اتوبان راهی به ایستگاه بی‌آرتی ندارد و با گاردیل حریمشان از هم مجزا شده است. یکی از خروجی‌ها را می‌روم بالا و از روی پل عابر پیاده به ایستگاه بی‌آرتی می‌رسم. خانمی ماتنویی می‌گوید: «من دوبار سوار شدم و راضی‌ام البته که مترو بهتر از بی‌آرتی است اما مسیر من به مترو نمی‌خورد».

«بی‌آرتی» امام‌علی(ع) با طول ۴۰کیلومتر بلندترین خط «بی‌آرتی» پایتخت است که از اسفندماه سال گذشته آغاز به کار کرده است. بر اساس طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران باید دارای ۱۰خط بی‌آرتی باشد. نهمین خط در بزرگراه امام‌علی(ع) و دهمین خط این سامانه در بزرگراه صدر به‌زودی افتتاح می‌شود

خانمی چادری می‌گوید: «خوب است بهتر از مترو است. من خودم شخصاً نمی‌تونم مترو نفس بکشم. اما بی‌آرتی راحت است. مسیرم جوانمرد به ارتش است. مزایایش تهویه خوب و اینکه ۴۰دقیقه‌زودتر می‌رسم. قبلاً مترو شهری به تجریش را سوار می‌شدم و بعد هم یک خط تاکسی تا به مقصد می‌رسیدم. من هر تاکسی را نمی‌توانستم سوار شوم. مجبور بودم بایستم تا راننده خیلی باشخصیتی بیاید. اما حالا تنها یک خط بی‌آرتی سوار می‌شوم. از خانه به دانشگاه،» (دقیقهای منتظر می‌مانیم تا اتوبوس از راه برسد. دختر جوان چادری می‌گوید: «خوب است. ترافیک ندارد. شلوغی مترو را ندارد. مسیرم نصف شده است.» اتوبوس‌ها خلوتند. جمعا ۲۰نفر مسافر ندارند. در هر ایستگاه هم تعداد مسافران هر ایستگاه به زحمت به انگشتان یک دست می‌رسد. آقای میاسانی می‌گوید: «بی‌آرتی امام‌علی(ع) مزیتش خلوت‌بودن است اما خوب پل هوایی‌ها و ایستگاه‌ها هنوز ناقص‌اند.» آن‌سو در بخش خواهران خانمی میاسانی می‌گوید: «۱۰دقیقه منتظر می‌مانم. در مجموع خوب است اما خوب اگر اسم ایستگاه‌ها به تناسب خیابان‌ها و مناطق نام‌گذاری شود، بهتر است مثلاً ایستگاه اکبرنیا مال رسالت است خوب بود همان رسالت را می‌گذاشتند.»

چرا حمل‌ونقل عمومی مهم است

علاوه بر این توسعه حمل‌ونقل عمومی برای کودکان و زنان نیز به همین اندازه ضرورت دارد. با این گزینه می‌توان دسترسی به کاربری‌های آموزشی و بهداشتی بهتری برای کودکان فراهم کرد و زنان در انتخاب شغل قدرت بیشتری به دست آورند. درباره مزیت زیست‌محیطی حمل‌ونقل عمومی در مقایسه با جابه‌جایی با خودروی شخصی، آن هم در کشوری که هم خودرو پر مصرف است و هم بنزین غیراستاندارد و آلودگیر، بسیار گفته شده است. از سوی دیگر وجود مدهای مختلف حمل‌ونقل عمومی و ترکیب آن با برنامه‌ریزی بهتر کاربری اراضی، می‌تواند فرصت افزایش فرصت‌های شغلی را فراهم کند. در عین حال «حسن بودن در اجتماع» هنگام استفاده از حمل‌ونقل عمومی، نسبت به وقتی که فرد در اتوبمیل شخصی خود به‌همراه خانواده‌اش نشسته، قوی‌تر است. نتیجه اینکه توسعه حمل‌ونقل عمومی و ایجاد جایگاهی برای فعالیت عمومی می‌تواند امنیت محلات را افزایش دهد. به عبارت دیگر دسترسی‌پذیرکردن کاربری‌های شهری نه‌تنها برای فعالیت‌های شغلی روزانه اهمیت دارد که بخشی از روابط اجتماعی را شکل می‌دهد که برای امن نگهداشتن شبکه اجتماعی فقرا ضروری است. به همین دلایل است که غالباً مناطقی با جایگاه حمل‌ونقل عمومی خوب به



ایستگاه پیروزی یکی از شلوغ‌ترین ایستگاه‌ها است. مامور ایستگاه می‌گوید: «روزانه حدود هزارنفر از شش‌صبح تا ۱۰شب از این ایستگاه استفاده می‌کنند. اتوبوس‌ها گاهی ۲۰دقیقه هم آمدنشان طول می‌کشد و برخی نازای‌اند چون ایستگاه‌ها صندلی ندارد. از پسر جوانی می‌پرسم: «راضی هستی؟» می‌گوید: «خدا راضی باشه» می‌گوید: «دستگاه کارنخواه خراب است. اما خوب ترافیک ندارد. چون مردم استفاده نمی‌کنند. اگر استفاده کنند اینجا هم شلوغ می‌شود. من یک‌ماه است که استفاده می‌کنم. از پیروزی می‌روم چهارراه چشمه‌علی. قبلاً از ماشین خودم استفاده می‌کردم ۴۰دقیقه طول می‌کشید الان ۲۰دقیقه شده است»

خانمی دیگر می‌گوید: «بی‌آرتی مکمل مترو است. نمی‌شود مقایسه کرد. مترو خیلی وسیله بهتری است و قابل‌مقایسه نیست.» خانم میاسانی ماتنویی دیگر می‌گوید: «در حال حاضر خلوت است و این مزیت است مترو شلوغ است اما سریع است و نه سرما دارد نه گرما. اما شلوغی‌اش آذیت می‌کند.» ادلمه می‌دهد: «دستگاه‌های کارت‌خوان راه بیندازند خیلی بهتر است. اکثر ایستگاه‌ها استاندارد نیست. یک جاهایی مثل میدان معلم نیاز به ایستگاه دارد. برخی ایستگاه‌ها خوب نیست جاهای پرترنی است و ایستگاه‌هایی که به سمت پایین می‌رود، مناسب نیست.» دو خانم دیگر سرگرداند. نمی‌دانند کجا باید پیاده شوند. می‌گویند پیرس باید کجا پیاده شویم. حالا پیرس بعد پیاده می‌شویم.

در تلویزیون یکی از ایستگاه‌ها نوشته شده «مسافران محترم در صورت استفاده از کارت بلیت به جای ۳۰۰تومان ۴۰تومان پرداخت کنید، اما ماموران ایستگاه‌ها ۵۰۰تومان دریافت می‌کنند و خبری از دستگاه‌های کارت‌بلیت‌خوان نیست. خانمی چادری می‌گوید: «۵۰۰کرایه می‌گیرند گاهی برای بچه هم می‌گیرند. کارت‌خوان‌ها خراب است. دوتا ایستگاه سوار می‌شویم ۵۰۰تومان باید بدهیم با اینکه اتوبوس است اندازه تاکسی باید پول بدهیم. برای کسی می‌صرفد که از اول خط سوار می‌شود تا آخر خط نه ما که دو ایستگاه سوار می‌شویم. تازه هم‌اش پل‌های عابر پیاده، بدون پله‌برقی است.» مامور یکی دیگر از ایستگاه‌های می‌گوید: «اینجا خلوت‌ترین ایستگاه است. صبح تا شب ۳۰ تا مسافر نداشتیم. مردم از نبود کارت‌خوان شکایت می‌کنند.» مامور ایستگاهی دیگر می‌گوید: «روزانه تقریباً ۴۰۰ نفر از این ایستگاه استفاده می‌کنند. با کارت‌خوان‌ها مشکل دارند. اعتراض می‌کنند که قیمت خط یک و دو ۲۰۰تومان است چرا ما باید ۶۰۰ یا ۵۰۰ بدهیم.» می‌پرسم: «شما چه می‌گویید؟» می‌گویم: «نرخ شرکت بی‌آرتی است.» دختر جوان دیگری در یکی از اتوبوس‌ها می‌گوید: «گاهی پیش می‌آید که دوسه‌تا پشت‌سر هم می‌آیند بعد ما باید ۲۰دقیقه منتظر بایستیم تا یک اتوبوس بیاید و هر چه با ۱۸۸۸ تماس می‌گیرم پاسخگو نیستند و می‌رود روی اپراتور.» سوار اتوبوس می‌شوم و این بار چند سوار و پیاده‌شدن ندارم. مقصدم روزنامه است. آن سوی خیابان ترافیک شدید شده شمال به جنوب امام‌علی(ع) است و این‌سو بی‌آرتی با دو مسافر آقا و سه مسافر خشمش به سرعت می‌راند.

تهران باید به دوش ناوگان حمل‌ونقل عمومی (مترو، اتوبوس و مینی‌بوس) باشد. در رقابت با چنین ولیعی برای بزرگراه‌سازی، حمل‌ونقل عمومی از دور خارج خواهد شد. مثلاً طبق آمار شهرداری تهران، در سال‌های ۹۰ و ۹۱، کل سفرهای شهری با استفاده از حمل‌ونقل عمومی، ۴۳درصد افزایش داشته در همین دوره سهم حمل‌ونقل عمومی در اعتبارات شهرداری ۴۰درصد کاهش یافته است. در حالی که هم‌زمان بیش از سه‌هزارمیلیاردتومان از منابع برای ساخت بزرگراه دوطبقه صدر هزینه شد.

طول خطوط مترو در همین دوره تنها ۱۵کیلومتر افزایش یافته و تعداد ناوگان اتوبوسرانی (خصوصی و عمومی) حتی کاهش یافته است. در نتیجه افزایش سفرهای حمل‌ونقل عمومی احتمالاً به بالاترین هزینه خاتوار در اثر حذف پارانه‌ها و اجبار آنها به کم کردن هزینه حمل‌ونقل مرتبط باشد نه بالا رفتن کیفیت حمل‌ونقل عمومی. در سال ۹۱ هزینه خاتوار در بخش حمل‌ونقل، نسبت به سال پیش از آن ۴۲درصد افزایش یافت. (به نقل از مرکز آمار ایران، گزارش هزینه و درآمد خاتوار) در سال ۱۳۸۹، مترو تنها ۹درصد کل مسافرت‌های درون‌شهری را پوشش داد و در سال ۱۳۹۱ به ۱۲/۸درصد رسیده است. در همین سال اتوبوسرانی به چیزی حدود ۱۹درصد رسید. این رقم فاصله بزرگی با ۵۰درصد طرح جامع حمل‌ونقل که پیش‌تر اشاره شد، دارد. البته در ارزیابی سیستم حمل‌ونقل عمومی، نباید تنها به میزان توسعه آن توجه کرد. بلکه کیفیت توسعه و اولویت‌های آن مسائیل عمیق‌تری را نشان می‌دهد. به‌عنوان مثال می‌توان پرسید خطوط اتوبوس تندرو (بی‌آرتی) بر اساس چه معیارهایی توسعه می‌یابد؟ یا نحوه طراحی ایستگاه‌های بی‌آرتی استفاده چه کسانی را ممکن و چه کسانی را محروم می‌کند؟ همچنین بهای حمل‌ونقل عمومی چقدر به معیار قابل استطاعت‌بودن برای همه نزدیک است؟ در مجموع پرسش از کیفیت حمل‌ونقل عمومی را نمی‌توان به فرادی حل‌شدن مشکل کمیت آن موکول کرد.