

پنجشنبه ۱۰ مرداد ۱۳۹۲ • سال دهم • شماره ۱۷۹۶ • ۷

روزنامه فرهنگ ایرانی	
جست‌وجوی اعتبار علمی از دست‌رفته	صفحه ۸
چهار ستون عمارت علم و فناوری	صفحه ۹
نگاهی اجتماعی به حمل‌ونقل عمومی در تهران	صفحه ۱۰

گزارش	
اتوبوسرانی از ابتدا تا حالا که ۷هزار اتوبوس دارد فقط بوق کارت بلیت، راننده‌ها را خوشحال می‌کند	
سعید ارکان‌زاده‌بیزی	
ظهر داغ تابستان بود و اتوبوس پر. قطار اتوبوس‌هایی که مردم بهشان «بی‌آرتی» می‌گفتند و خودشان «سامانه تندروی اتوبوسرانی»، از بالای شهر می‌آمد؛ آفتاب با زاویه تقریبا قائمه می‌تابید به سقف اتوبوس‌هایی که عمدتا کولر هم نداشتند. مسافران پخش شده بودند بین ایستگاه‌هایی از پارکوی تا آن ایستگاه که سر خیابان طالقانی بود و محوطه زیر سایه‌بان‌های ایستگاه‌ها را پر کرده بودند و اتوبوس‌ها که می‌رسیدند، سایه‌نشینان با شتاب در جعبه‌های فلزی بزرگ جا می‌گرفتند و عرق‌ریزانشان بیشتر می‌شد. در خیابان طالقانی صدای یکی، دو نفر درآمد؛ از آن روز، ۵ تیر، بلیت آن مسیر اتوبوس از ۲۲۵تومان شده بود ۲۷۰تومان. اعلامیه‌ای داخل همه اتوبوس‌ها چسبانده شده بود که می‌گفت کسانی که از کارت بلیت استفاده می‌کنند، ۲۷۰تومان کرایه می‌دهند و از کسانی که پول نقد می‌دهند، ۳۷۵تومان گرفته می‌شود. این گرانی برای ساختن فرهنگ استفاده از کارت بلیت اعمال شده است. راننده‌ها هم به هوای پول خرد نداشتن، ۴۰۰تومان می‌گرفتند. این سنت ۳۰۰تومان گرفتن به جای کرایه واقعی، تا همین امروز هم بین راننده‌های خط اتوبوسرانی تندروی راه‌مان – تجریش باقی مانده است. کارخان اتوبوس خراب بود و ماشین به ایستگاه طالقانی که رسید، برخی مسافران با اعتراضی که خاص اتوبوس‌سوارهاست، یعنی با صدای بلند و از میانه اتوبوس، به یکدیگر می‌گفتند که این دیگر قابل تحمل نیست که کرایه ۲۲۵تومان، بکروزه شده ۴۰۰تومان. خانسم و آقا، احم‌کنان و با اکراه، کرایه ۳۰۰تومان را می‌دادند و می‌رفتند. شورای شهر تهران، سرانجام توانسته بود افزایش قیمت بلیت اتوبوس و مترو را عملی کند؛ در ۵ اسفند سال قبل، افزایش کرایه اتوبوس و تاکسی و مترو در دبیرخانه شورای شهر تهران ثبت شد و در ۲۰ اسفند هم به تصویب شورا رسید. فرمانداری تهران که زیرمجموعه دولت به حساب می‌آید، با افزایش کرایه تاکسی مخالفت کرد که البته راهی به‌جایی هم نبرد و از امدیبهشت امسال، کرایه تاکسی‌ها گران شد. اما گران‌شدن بلیت اتوبوس و مترو عملی نشد تا ۵ تیر، از ااین روز، بنا بود به‌طور میانگین بلیت اتوبوس ۲۰درصد گران شود و بلیت تکسفره مترو هم ۴۵۰ و بلیت دوسفره ۶۵۰تومان شود. قیمت‌های جدید برای مترو به همان ترتیب عملی شد اما بلیت اتوبوس، عملا بیشتر از آنچه لازم بود گران شد. یعنی در عمل و نه روی کاغذهای اطلاعیه‌های شرکت واحد اتوبوسرانی، کرایه‌ها به‌طور میانگین صد تا ۱۵۰تومان گران شد. کاظم که یکی از مسافران تقریبا هر روزه مسیر شرق به مرکز تهران است، می‌گوید: «کرایه خط اتوبوس فلک‌سوم تهرانپارس – خیابان مطهری، از ۳۰۰تومان شده ۴۲۰تومان با کارت و ۵۰۰تومان نقدی. کجای این افزایش، ۲۰درصدی است؟ مترو هم همین‌قدر گران شده است.» کرایه مترو یکسفر در سال گذشته ۳۵۰تومان بود که شد ۴۵۰تومان؛ یعنی حدود ۳۰درصد افزایش قیمت. طبق اعلام معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، پایتخت حدود هفت‌هزار اتوبوس دارد که در حدود ۲۵۰خط عمومی، خصوصی و شبانه توزیع شده‌اند. گفته شده است که مجموعه اتوبوسرانی سالانه سهمیلیارد مسافر جابه‌جا می‌کند که می‌توان محاسبه کرد روزانه دومیلیون و ۲۰هزارافر را شامل می‌شود. طبق طرح جامع تهران و پس از هدفمندی یارانه‌ها، این شهر به‌ش‌ش‌هزار اتوبوس بیشتر نیاز دارد که برای تامین درصد زیادی از آنها، به کمک‌های دولتی متکی است. شهردار تهران، چند روز پیش، در آخرین پرده دعوای چندساله دولت و شهرداری، اعلام کرد دولت در دو سال گذشته، یعنی بین ۵۵ تا ۵۷سالگی شرکت واحد اتوبوسرانی، حتی یک اتوبوس جدید هم به تهران اختصاص نداده است. از ماشین‌دودی که بگتریم، اولین خط‌های اتوبوس را دانشمارکی‌ها به تهران آوردند که اتوبوس‌های بنزینی بزرگ بودند اما دیدند کارشان صرفه اقتصادی ندارد و ماشین‌ها را با جمع کردند. سال ۱۳۰۵ شد که تعدادی اتوبوس مدل «رِس» از شوروی آمد و در هشت خط شروع به‌کار کرد که اولین خط بین‌سرمیدان و کارماشین برقرار شد. ماجرای آن اتوبوس‌ها، عینا مثل همین اتوبوس‌های خصوصی امروز تهران بوده هر اتوبوس باید مبلغ معینی را هر شب به صاحب اتوبوس تحویل می‌داد و برای سود بیشتر، هرچه می‌توانست مسافر سوار می‌کرد. هر از چندی هم، بلبشو و بر خودروها و دعوایی درست می‌شد و البته با کدخامنشی ماجرا حل می‌شد. جامعه خودش را جلو می‌برد؛ تاریخ که از شهریور ۱۳۲۰ گذشت، مردم یاد گرفتند که برای سوارشدن به اتوبوس باید صف کشید. تعداد خطوط اتوبوس هم به ۳۸ خط رسیده بود. اتوبوس‌ها فرسوده بودند، تعدادشان کم بود و مدیریت درست و هماهنگی نداشتند. همین شد که مثل بسیاری از پدیده‌های دیگر، اتوبوسرانی هم دولتی شد؛ سال ۱۳۳۱ قانون تاسیس شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی در شهرها با مدیریت شهرداری‌ها، در مجلس شورای ملی تصویب شد اما تا «شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه» با سرمایه ۴۰میلیون تومان تاسیس شود، فروردین ۱۳۳۵ شده بود. شرکت واحد اتوبوسرانی در تاریخچه‌اش نوشته است که در آمد یک روز یک اتوبوس دوهزارریال و کرایه‌ها ۲/۱ریال بود. اولین خطی که راه افتاد، «خط یک» بود که میان شهناز (میدان امام‌حسین فعلی) را به سبزمیدان متصل می‌کرد. در پنج خطی که در سال اول، این شرکت راهاندازی کرد، ۲۴۶ اتوبوس کار می‌کردند که روزانه ۱۵۰هزار مسافر را جابه‌جا می‌کردند. این شرکت در سال اول، ۱۲میلیون‌ریال سود کرد. ادامه در صفحه ۱۰	

روایت

یک روز با حمل و نقل عمومی

پول بده سریع برس

پول نده عرق بریز

امیر هاتفی‌نیا

هوا گرم است، آنقدر که نمی‌توانی اتوبوس‌های بی‌کولر داخل شهر را تحمل کنی، خودت را به‌ایستگاه مترویی می‌رسانی و از پله‌های برقی که گاهی کار نمی‌کنند، پایین می‌آی؛ آن‌وقت، می‌مانی و مشاهده‌گر رفتن هر قطار همراه با دست‌های از آدها می‌شوی؛ بعد از حرکت دو یا سه تا از آنها، بالاخره نوبت به تو می‌رسد و بی‌اختیار با موج پرفشاری داخل یکی از واگن‌ها می‌شوی؛ به‌ناچار در ایستگاهی بیرون می‌آیی و باقی مسیر را با تاکسی طی می‌کنی، تاکسی‌ای که نرخش متغیر است و متناسب با میل و اراده صاحب آن و به بهانه نداشتن پول خرد، بالا و بالاتر می‌رود؛ درست مثل شهرداری، که اختلاف‌هایش با انواع و اقسام ارگان‌ها، به بهای بالاکنشیدن نرخ کرایه‌ها تمام شده است.

چهارشنبه، پنجم تیر، چهارماه بعد از تصویب افزایش ۱۰درصدی کرایه مترو و اتوبوس، و درست در هفته‌های ابتدایی بعد از انتخابات، نرخ‌های جدید ابلاغ و اجرا می‌شود، افزایشی که مردم معتقدند دامن کرایه‌های تاکسی را هم گرفته و موجب شده که تاکسیداران در کمتر از دوماه و برای دومین‌بار در سال آن را تجربه‌کنند.

«هشید اسدی»، معلم انگلیسی یکی از موسسه‌های زبان است، در فرمایشه زندگی می‌کند و سرروز در هفته برای تدریس به خیابان دولت می‌رود؛ او وقت‌وآمد با تاکسی را به استفاده از دیگر وسایل نقلیه ترجیح می‌دهد و می‌گوید: «اتوبوس‌ها کولر ندارند، اگر هم داشته‌باشند صاحب‌ماشین، روشنش نمی‌کند و خلساست به خرج می‌دهد، فضای آنها گرم است و شلوغ و خفه، هایشان هم بهشت ابوده است و چون تعداد زیادی از آدها کنار هم می‌ایستند، هر نوع بیماری به‌راحتی انتقال پیدا می‌کند. من تا مجبور نباشم سعی می‌کنم که طرف اتوبوس نروم،» «هشید» برای رسیدن به خیابان دولت، از فرمایشه با تاکسی به تجریش می‌رود، برای این مسیر که در روزهای معمولی و بدون ترافیک، بیشتر از ۱۵دقیقه طول نمی‌کشد، ۸۰۰تومان پرداخت می‌کند («یکسری از مسیرها خط و نرخ مشخصی ندارند، مثلا تجریش تا دولت؛ یکی، دو هفته‌ای می‌شود که تاکسی‌های این مسیر ۲۰۰تومان به کرایه‌هایشان اضافه کرده‌اند و برای این مسیر ۱۵دقیقه‌ای ۸۰۰تومان طلب می‌کنند از سِر دولت برای رفتن به وسط‌های خیابان هم ۶۰۰تومان می‌گیرند که چیزی حدود ۱۵دقیقه طول می‌کشد،» او که تا چند هفته پیش، این مسیر را با ۱۶۰۰تومان طی می‌کرده، از سفرهای کوتاه درون‌شهری با تاکسی هم دلخوشی ندارد.

«عاطفه شکوهی»، شهروند تهرانی دیگری است که در یک انتشاراتی کار می‌کند، او هم مثل «هشید»، شکایت‌هایی از سیستم حمل‌ونقل عمومی دارد و معتقد است افزایش ۲۰درصدی نرخ مترو و اتوبوس، باعث تغییر در کرایه تاکسی‌ها شده. «این روزها نابسامانی عجیبی در میزان کرایه درخواستی از طرف رانندگان تاکسی می‌بینیم، هرکس هرچقدر که می‌خواهد روی کرایه‌ها می‌کشد، هرکدامشان هم دلیلی برای این حرکت می‌آورند؛ یکی علش را پرداختن‌کردن یارانه حمل‌ونقل از سوی دولت عنوان می‌کند، یکی تخریب‌ها را باعث می‌داند و دیگری هم رای‌نیارودن شهردار را؛ شانس آوردیم که دلا و سکه درحال پایین‌کشیدن هستند، وگرنه این افزایش کرایه‌ها بر سر آنها هم خرد می‌شد»

ادامه در صفحه ۱۰



عکس: آندریا رهبر شرق

حمزه شکیب، عضو شورای شهر تهران از گران شدن بلیت اتوبوس و مترو می‌گوید

هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی برای ۳۰درصد تهرانی‌ها بالاست

استفاده کرد. اگر این ماجرا از تهران آغاز شود، باقی شهرها نیز ترغیب می‌شوند که از آن استفاده کنند.

❧ **در صورتی که چنین اتفاقی بیفتد، در مورد هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی چه تفاوت‌هایی را شاهد خواهیم بود؟**

براساس طرح جامع حمل‌ونقل با این دو وسیله می‌شود کاری انجام داد که حداقل مبلغ از مردم گرفته شود و آن بخش اصلی را دولت از آن درآمدهایی که از طریق صرفه‌جویی‌هایی که از هدفمندکردن یارانه‌ها دارد در بخش حمل‌ونقل عمومی، پرداخت و سرمایه‌گذاری کند.

❧ **آیا این تصمیم‌گیری‌ها در کار گروه خاصی انجام می‌شود؟**

خود شهرداری که در معاونت حمل‌ونقل و ترافیک برای این تصمیم‌گیری‌ها سیستمی دارد. در شورای اسلامی شهر تهران نیز در کمیسیون عمران هم مشاور وجود دارد و هم از نظر کارشناس در این‌باره استفاده می‌شود.

❧ **اما در بسیاری از کشورها هزینه حمل‌ونقل سالانه بالا نمی‌رود. تعدادی از این کشورها مانند ارمنستان لزوما در میان کشورهای توسعه‌یافته نمی‌ای گیرند.**

چطور این اتفاق می‌افتد؟

در کشور‌های توسعه‌یافته که نرخ تورم در آنها یکی، دودرصد است، طبیعی است که این هزینه‌ها سالانه تغییر نکنند. اما در کشورهایی که تورم وجود دارد، این موضوع به‌طور حتم توسط سیستم مدیریتی کنترل می‌شود (با همین سبکی که من عرض کردم) برای مثال فرض کنید در مسکو، مترو ارزان و کم‌هزینه و راحت است و با آن سیستمی که دارد، می‌توان همه شهر را با یک مبلغ اندک طی کرد. این یعنی در مسکو زمینه‌ای فراهم شده است که اقشار آسیب‌پذیر به‌راحتی بتوانند از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند و قاعدتا دولت باید با درآمدهایی که از هدفمندشدن یارانه‌ها دارد، سرمایه‌گذاری کرده و از این حوزه حمایت کند.

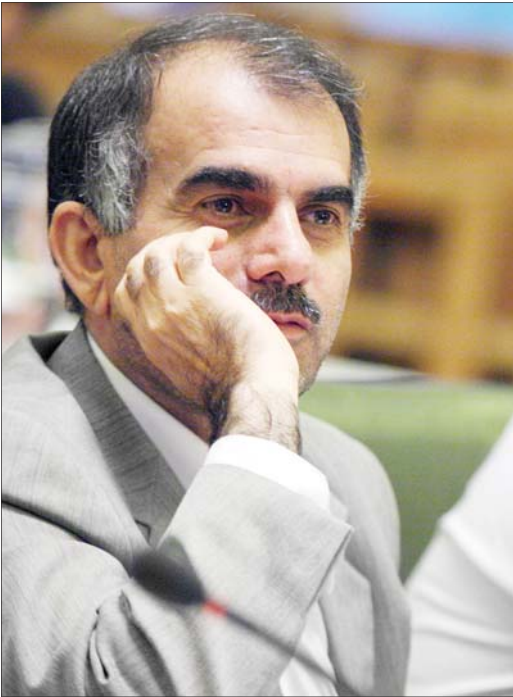
❧ **یعنی شما تصور می‌کنید چنین اتفاقی در ایران هم ممکن است بیفتد؟** دولت باید درآمدهای ناشی از هدفمندشدن یارانه‌ها را بیاورد و در بخش حمل‌ونقل عمومی هزینه کند. در حال حاضر چیزی در حدود ۱۳۰کیلوتر از مترو راهاندازی شده است و دویست و خرده‌ای کیلومتر باقی مانده است. باید بررسی و محاسبه شود که این قسمت چقدر هزینه و چقدر مسافر وجود دارد و هزینه جابه‌جایی و سفرها چقدر است. بر اساس برآورد، دولت به یک عددی می‌رسد. پول‌های حاصل از هدفمندشدن یارانه‌ها هم که پول قابل توجهی هم نیست می‌تواند در این حوزه هزینه شود.

❧ **بعنوان یکی از اعضای شورا، به نظر شما با توجه به وضع اقتصادی مردم، هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی در تهران بالا نیست؟**

این البته نسبی است اما من فکر می‌کنم با توجه به هزینه‌های دیگری که وجود دارد، برای دوسوم از مردم ما نه‌ا ولی برای یک‌سوم چ‌را، می‌شود یک دسته‌بندی را انجام داد که برای یک‌سوم واقعا زیاد است. ممکن است کسی یکی دو تا یا پنج تا از اعضای خانواده‌اش از حمل‌ونقل عمومی استفاده بکنند که این در ماه هزینه قابل توجهی را به سرپرست خ‌اوار تحمیل می‌کند.

❧ **برخی جامعه‌شناسان معتقدند با توجه به هزینه‌های بالا، تهران جایی برای زندگی اقشار آسیب‌پذیر نیست و سیاستگذاری این است که هزینه‌ها در شهر آنقدر بالا برود که این قشر از تهران بیرون بروند. آیا شما با چنین دیدگاهی مواجه شده‌اید؟**

هنگامی که شهروندان از کارت استفاده می‌کنند در صف نمی‌ایستند و در نتیجه هم در وقت صرفه‌جویی می‌شود و هم نهایتا در هزینه. ممکن است این در نگاه کلان، رقم قابل توجهی نباشد، اما اصل قضیه این است که به بالاترین سرعت در سوارشدن کمک می‌کند و این به‌خصوص در بخش مترو به سادگی قابل دیدن است	
--	--



نگار حسینی

هرچند برنامه‌ریزی‌ها در شورای شهر تهران بر این بوده است که در سال جاری در بخش حمل‌ونقل عمومی شهر تهران مترو و اتوبوس، تنها ۲۰درصد افزایش هزینه داشته باشند، اما در عمل به نظر می‌رسد که در برخی خطوط این میزان به ۵۰درصد نیز می‌رسد. برخی شهروندان معتقدند هزینه‌های حمل‌ونقل در تهران بسیار بالاست واز عهده‌بخشی از مردم بر نمی‌آید. با «حمزه شکیب» عضو کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران در این‌باره گفت‌وگو کرده‌ایم، جایی که شکیب معتقد است هزینه‌های کنونی حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران برای حدود یک‌سوم یعنی حدود ۳۰درصد شهروندان تهرانی هزینه بالاایی است.

❧ **در حالی که بر اساس مصوبه شورای اسلامی شهر تهران، قرار بر این بوده است که هزینه حمل‌ونقل عمومی در بخش اتوبوسرانی ۲۰درصد باشد، بررسی‌ها نشان می‌دهد که در مناطقی از شهر، این ۲۰درصد رعایت نشده و حتی به ۵۰درصد رسیده است. این اختلاف قیمت را چگونه تحلیل می‌کنید. آیا شورای شهر از این موارد اطلاع دارد؟**

در سال جاری در بخش اتوبوسرانی و مترو متوسط افزایش قیمت، ۲۰درصد و برای تاکسی‌ها ۳۷/۶درصد بوده است که این ۳۷/۶درصد، معادل تورم است. اینها ازقایی است که در شورای شهر تصویب شده است. امکان دارد با وجودی که این ۲۰درصد برای اتوبوس تصویب شده است، در مواردی را به سرمایه‌هایی به ۲۴درصد یا حتی ۲۵درصد هم رسیده باشد که ناشی از سرراست‌کردن خود مبلغ توسط رانندگان است. اگر جایی کسی آمده یا یک ترندهایی مثلا ۵۰درصد از مسافر پول گرفته، از نظر شورا و بر اساس مصوبه شورا قانونی نیست و تخلف محسوب می‌شود.

❧ **در مورد پرداخت نقدی و پرداخت با کارت نیز تفاوت قیمت دیده می‌شود. آیا این ارزان‌تر بودن هزینه حمل‌ونقل عمومی با استفاده از کارت برای فرهنگ‌سازی استفاده از آن در نظر گرفته شده است یا دلیل دیگری دارد؟**

هنگامی که شهروندان از کارت استفاده می‌کنند در صف نمی‌ایستند و در نتیجه هم در وقت صرفه‌جویی می‌شود و هم نهایتا در هزینه. ممکن است این در نگاه کلان، رقم قابل توجهی نباشد، اما اصل قضیه این است که به بالاترین سرعت در سوارشدن کمک می‌کند و این به‌خصوص در بخش مترو به سادگی قابل دیدن است. در مورد اتوبوس‌های تندرو هم می‌تواند موثر باشد. به هر حال در نهایت هدف ما این بوده است که مردم را به شیوای ترغیب کنیم که از کارت به جای پول نقد استفاده کنند و با این کار سرعت و بهره‌وری در استفاده از مترو و اتوبوس بالا برود. به هر حال هرکس از این روش استفاده نکند باید پول بیشتری پرداخت کند و این می‌تواند مشوقی برای جاداختن این فرهنگ باشد.

❧ **مکانیسم افزایش هزینه حمل‌ونقل عمومی چگونه است. مقصودم این است که برای مثال در بحث اتوبوس و مترو شورا چطور به رقم ۲۰درصد افزایش هزینه رسیده‌است؟**

معمولا هرساله با توجه به تورمی که در کشور وجود دارد، شهرداری برای بالاتر بردن هزینه‌های حمل‌ونقل لایحه‌ای به شورای شهر می‌دهد تا شورا آن را بررسی کند. نخستین پرسش شورا از شهرداری در این‌باره این است که آیا برای این لایحه کار کارشناسی انجام شده است یا خیر. شهرداری معمولا در این موارد مشاوره اختیار کرده و تحلیل و آنالیز در این‌باره انجام شده است. اینکه برای مثال حقوق راننده تاکسی چقدر است، سرمایه‌ای که راننده تاکسی آورده چقدر است و برای نگهداری آن چقدر هزینه خواهد داشت. یک برآوردی به این شکل برای رقم پیشنهادی انجام می‌شود. این نسبت به سال گذشته مقایسه می‌شود. برای اتوبوس نیز مثلا برای نگهداری اتوبوس، راننده اتوبوس در مقایسه با سال قبل چقدر باید بیشتر هزینه پرداخت کند، محاسبه می‌شود. این نمی‌ای قضیه است که در نهایت در محاسبه آن به یک عدد می‌رسیم، مثلا ۵۰درصد. ما بهره‌بردارها را هم در نظر می‌گیریم. باید ببینیم این بهره‌بردارها چه وضعی دارند. در این مورد بیشتر مبنا حقوق کارمندان است. به هر حال در نهایت به شهروندان در این قضیه فشار می‌آید و شورا کاری که انجام می‌دهد این است که این شرایط سختی بین راننده اتوبوس و مسافران تقسیم شود.

❧ **با توجه به هزینه‌های زیاد نگهداری و دیگر هزینه‌های مترو، آیا برای مترو نیز چنین سازوکاری در بالاترین قیمت بلیت مسیرها وجود دارد؟ در این صورت قیمت بلیت مترو باید خیلی بالاتر از این رقم‌ها باشد.**

در مورد مترو قضیه اندکی متفاوت است. در مترو اگر بخواهیم به همین سبک ورود کنیم، قیمت‌های خیلی بیشتر افزایش می‌یابد مخصوصا اگر بخواهیم سرمایه‌ای نگه کنیم. به همین دلیل براساس عرفی که وجود دارد و توافقی که شده است؛ در مورد بلیت مترو، یک‌سوم هزینه بلیت از طریق مردم پرداخت می‌شود، یک‌سوم از طریق دولت و یک‌سوم از طریق شهرداری (که البته باز هم به‌صورت غیرمستقیم این رقم از جیب مردم می‌رود). به هر حال در مورد محاسبه بلیت مترو ملاحظه بیشتری می‌شود به این صورت که شهرداری را وادار کنیم سوسپید بیشتری دهد یا هزینه بیشتری را بشود از دولت گرفت. البته همیشه باور ما در شورای شهر این بوده است که هدفمندکردن یارانه‌ها در این حوزه درست نیست و برای یکسری موارد، یارانه‌ها نباید قطع شود. باید در برخی از موارد و خصوصا حمل‌ونقل عمومی که یکسری افراد کم‌درآمد در حال استفاده از آن هستند، حتما یارانه لحاظ شود و ما امیدواریم که دولت آینده و شورای چهارم به این موضوع فکر کنند. امیدواریم که دولت و شهرداری همسو شوند که بشود از این امکانات برای رفاه حال مردم