

دوشنبه	<span></span>
۱۸خرداد ۱۴۰۵	<span></span>
سال بیست‌ودوم • شماره ۵۴۰۲	<span></span>

#### گزارش

## تاب‌آوری اجتماعی در نقطه جوش حکمرانی

**شرق**: در شرایطی که ایران هم‌زمان با تجربه‌های متوالی بحران‌های طبیعی، اقتصادی و امنیتی در حال بازتعریف شیوه مواجهه با «ناپایداری‌های مزمن» است، مفهوم تاب‌آوری اجتماعی دیگر یک بحث دانشگاهی یا اصطلاح روان‌شناختی صرف نیست، بلکه به مسئله‌ای در سطح حکمرانی، سیاست‌گذاری و حتی اعتماد عمومی تبدیل شده است. موضوعی که در نشست «مدیریت بحران، تاب‌آوری و جلوه‌های نوین امداد اجتماعی در دوران جنگ» مطرح شد. حسن موسوی‌چلک، رئیس انجمن مددکاران اجتماعی ایران و معاون سلامت اجتماعی سازمان بهزیستی کشور، بر مرور تجربه‌های چند سال اخیر، از سیل‌های گسترده تا جنگ‌های اخیر، تلاش کرد نشان دهد که تاب‌آوری اگر صرفاً در سطح فردی باقی بماند، نه‌تنها مسئله را حل نمی‌کند، بلکه می‌تواند بار مسئولیت را از دوش ساختارهای حکمرانی برداشته و آن را به دوش جامعه منتقل کند؛ در حالی که تجربه بحران‌های اخیر نشان داده بدون طراحی نهادی و حکمرانی، هیچ سطحی از تاب‌آوری فردی پایدار نخواهد ماند.

موسوی‌چلک با بازگشت به سال ۱۳۹۷ توضیح داد: انجمن مددکاران اجتماعی ایران در آن مقطع، براساس تحلیل داده‌ها، گزارش‌ها و فراتحلیل‌های موجود، به این جمع‌بندی رسید که تاب‌آوری اجتماعی می‌تواند یکی از مفاهیم کلیدی برای کاهش نگرانی‌های اجتماعی نسبت به آینده باشد. به گفته او، همین نگاه باعث شد کنگره بین‌المللی «مددکاری اجتماعی و تاب‌آوری اجتماعی» در سال ۱۳۹۸ برگزار شود؛ کنگره‌ای که از نظر او صرفاً یک رویداد علمی نبود، بلکه تلاشی برای پیونددادن نظریه با واقعیت‌های اجتماعی کشور محسوب می‌شد.

موسوی‌چلک در ادامه به یک نکته مهم اشاره کرد؛ هم‌زمانی شکل‌گیری این رویکرد نظری با وقوع بحران‌های واقعی. او گفت: «در انتخاب این نام‌گذاری تعمد داشتیم؛ چراکه همان سال سیل آمد و ۲۳ استان کشور را درگیر کرد».



به گفته او، این تجربه نشان داد بحث تاب‌آوری اجتماعی صرفاً یک موضوع انتزاعی نیست، بلکه به‌طور مستقیم در میدان بحران معنا پیدا می‌کند. او افزود: در همان دوره، مفاهیمی مانند اخلاق اجتماعی، مسئولیت اجتماعی، مطالبه‌گری اجتماعی و مدارای اجتماعی نیز در دستور کار انجمن قرار داشت و حتی برای سال‌های بعد، موضوع سرمایه اجتماعی به‌عنوان محور برنامه‌های علمی انتخاب شده بود.

او در بخش دیگری از سخنانش، با انتقاد از وضعیت تولید دانش در این حوزه گفت: «در حوزه اجتماعی، تمرکز ما بر بُعد فردی تاب‌آوری نیست، اما واقعیت این است که در مقایسه با روان‌شناسی و مشاوره، این حوزه کمتر مورد توجه قرار گرفته است».

به گفته او، بررسی ادبیات علمی و تجربه کنگره‌های گذشته نشان می‌دهد که تاب‌آوری اجتماعی هنوز به صورت نظاممند در ایران شکل نگرفته و بیشتر به صورت پراکنده در فضای علمی یا مجازی مطرح شده است. همین خلاء به اعتقاد او باعث شده بسیاری از مسائل اجتماعی به سطح فردی تقلیلت پیدا کند و نقش ساختارهای حکمرانی در مدیریت بحران‌ها کمتر دیده شود.

موسوی‌چلک تأکید کرد تاب‌آوری را باید در سه سطح هم‌زمان دید؛ فردی، سازمانی و اجتماعی. او گفت: «چرا باید در حوزه اجتماعی شاخص‌های جامعه تاب‌آور را تدوین نکرده و آن را به سیاست‌گذاران منتقل کنیم؟».

این نگاه، به گفته او، زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که کشور در معرض بحران‌های پی‌درپی قرار دارد و سازمان‌های اجرایی ناچار هستند هم‌زمان هم خدمات فوری ارائه دهند و هم ساختارهای بلندمدت را بازطراحی کنند.

او با اشاره به تجربه مدیریت بحران در سازمان بهزیستی گفت: «در جنگ رمضان اصلاً فاکتوریک نشدیم، ما به‌عنوان یک سازمان اجتماعی، آماده‌ترین سازمان در پاسخ‌گویی به مطالبات ذی‌نفعان بودیم».

به گفته او، این آمادگی نتیجه تدوین بسته‌های عملیاتی پیش از بحران بود؛ بسته‌هایی که نه در واکنش به بحران، بلکه در امتداد وظایف سازمانی طراحی شده بودند. همین برنامه‌ریزی باعث شد در زمان بحران، شبکه خدمات اجتماعی دچار فروپاشی نشود.

موسوی‌چلک تأکید کرد که تجربه بحران‌های اخیر نشان داده است بسیاری از سازوکارهای اداری، در شرایط اضطراری به‌طور طبیعی کنار گذاشته می‌شوند و تصمیم‌گیری‌ها به شکل مستقیم و سریع انجام می‌شود؛ موضوعی که در شرایط عادی ممکن است سال‌ها طول بکشد. او گفت: «در بحران، بوروکراسی عملاً حذف می‌شود و همین مسئله نشان می‌دهد که ما باید از قبل برای چنین شرایطی طراحی داشته باشیم، نه اینکه صرفاً در لحظه بحران تصمیم بگیریم».

او در ادامه سخنانش نسبت به پیامدهای ادامه وضعیت «نه جنگ، نه صلح» هشدار داد و گفت: استمرار این وضعیت می‌تواند به افزایش فشار بر نظام خدمات اجتماعی، رشد فقر، بیکاری و افزایش آسیب‌های اجتماعی منجر شود.

وی با اشاره به نظریه نسیم نیکلاس طالب گفت: «سه‌گانه شکنندگی، تاب‌آوری و پادشکنندگی برای فهم وضعیت امروز بسیار مهم است». او افزود: «سیستم شکنندم متمرکز و بیش از حد پهنه است و با بحران فرو می‌ریزد. سیستم تاب‌آور ضربه را تحمل می‌کند ولی تغییر نمی‌کند، اما سیستم پادشکننده از بحران رشد می‌کند».

در ادامه، محمدرضا مقدسی گفت: «تاب‌آوری چسب زخم نیست. نمی‌توان در لحظه بحران آن را به کار برد؛ این مفهوم ساختاری و پیشینی است».

او افزود: «ایران جزء کشورهای حادثه‌خیز جهان است. تا زمانی که علم در ساخت‌وساز و حکمرانی جدی گرفته نشود، آسیب‌پذیری ادامه دارد».

#### جدال عدالت، بودجه و سیاست در شورای شهر تهران

# پرونده حمل‌ونقل رایگان بسته شد



عکس:فاطمه‌علی‌ابریا

**نورا حسینی**، از میان اندک خبرهایی که در ماه‌های اخیر از شورای شهر تهران بیرون آمد، شاید هیچ‌کدام به اندازه «رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی» واکنش برانگیز نبود. موضوعی که ابتدا نه در فضای عادی سیاست‌گذاری شهری، بلکه در دل یک وضعیت اضطراری شکل گرفت؛ زمانی که برای مدتی مترو و اتوبوس تهران در شرایط جنگی رایگان شد. در آن روزها، تصمیم بیشتر یک اقدام فوری برای مدیریت شرایط بحرانی بود تا یک سیاست پایدار. شهروندان بدون پرداخت هزینه از حمل‌ونقل عمومی استفاده کردند. این تجربه موقت، خیلی زود وارد فضای تصمیم‌سازی دائمی شد. در شورای شهر این پرسش شکل گرفت که آیا می‌توان آن اقدام اضطراری را به یک سیاست شهری تبدیل کرد؟ آیا تهران باید به سمت مدل حمل‌ونقل رایگان یا نیمه‌رایگان حرکت کند؟ این نقطه، آغاز یک جدال فرسایشی بود؛ جدالی که از یک تجربه کوتاه‌مدت جنگی، به یک مناقشه عمیق درباره عدالت اجتماعی، بودجه شهری و آینده حمل‌ونقل تهران تبدیل شد.

#### طرح چگونه شکل گرفت؟

طرح رایگان‌سازی یا ارائه تخفیف صددرصدی حمل‌ونقل عمومی، با پیشنهاد نایب‌رئیس شورای شهر و اعضاء جمعی از اعضا وارد دستور کار شد. در ظاهر، طرح یک هدف ساده داشت: کاهش هزینه حمل‌ونقل برای شهروندان. بر اساس طرح، قرار بود گروه‌هایی از شهروندان تهرانی مشمول استفاده رایگان یا تخفیف کامل شوند؛ از جمله دهک‌های پایین درآمدی، اقشار آسیب‌پذیر، گروه‌های خاص اجتماعی و در برخی پیشنهادها، شهروندانی که در پرداخت عوارض شهری مشارکت منظم دارند. در واقع طرح فقط یک تصمیم رفاهی نبود، بلکه تلاش می‌کرد می‌مدل «تثویقی-تنبهیی شهری» ایجاد کند؛ یعنی شهروند خوب، خدمات بیشتر بگیرد. در همین چارچوب، حتی مفهوم «مسئولیت‌پذیری شهروندی» وارد سیاست حمل‌ونقل شد؛ از تفکیک زباله تا پرداخت عوارض، همه می‌توانستند به امتیاز حمل‌ونقل رایگان تبدیل شوند.

#### منطق موافقان؛ عدالت، انرژی و اقتصاد پنهان

موافقان طرح استدلال می‌کردند مسئله حمل‌ونقل در تهران فقط یک مسئله خدماتی نیست، بلکه مستقیماً به معیشت، آلودگی هوا و مصرف انرژی گره خورده است. در نگاه آنان، رایگان‌سازی می‌توانست هم‌زمان چند بحران را هدف قرار دهد: کاهش استفاده از خودرو شخصی، کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و افزایش عدالت اجتماعی در دسترسی به خدمات شهری.

یکی از محورهای مهم استدلال اقتصادی، «کوچک‌بودن درآمد بلیت» در ساختار بودجه شهرداری بود. برآوردها نشان می‌داد درآمد سالانه بلیت مترو و اتوبوس بین حدود سه تا هفت هزار میلیارد تومان است؛ رقمی که در مقایسه با بودجه کل شهرداری، عددی محدود تلقی می‌شود. در کنار آن، موضوع مهم‌تری هم مطرح شد: مطالبات معوق شهرداری. بر اساس داده‌های ارائه‌شده در شورا، حدود هشت هزار میلیارد تومان مطالبات سال‌های جاری و حدود ۱۷ هزار میلیارد تومان مطالبات سنوات گذشته، موافقان می‌گفتند اگر حتی بخشی از این مطالبات با ابزارهای تثبوتی وصول شود، می‌توان بخشی از هزینه رایگان‌سازی را جبران کرد. در این نگاه، حمل‌ونقل رایگان نه هزینه اضافی، بلکه «ابزار فعال‌سازی درآمد‌های پنهان» شهرداری بود. اما نقطه اصلی اختلاف، خیلی زود از اقتصاد به عدالت اجتماعی منتقل شد.

موافقان می‌گفتند در شرایط تورمی تهران، هزینه حمل‌ونقل برای برخی خانوارها به یک فشار جدی تبدیل شده و حذف آن می‌تواند اثر مستقیم بر معیشت داشته باشد.

ویک فرد پردرآمد، هر دو به یک اندازه از یارانه حمل‌ونقل بهره‌مند شوند؟ از نگاه مخالفان، عدالت به معنای «همگانی‌کردن یارانه» نیست، بلکه به معنای «هدفمندکردن آن» است. به همین دلیل، بخشی از اعضای شورا تأکید داشتند اگر قرار است حمایتی صورت گیرد، باید دقیقاً بر اساس دهک‌های درآمدی، وضعیت اقتصادی و نیاز واقعی شهروندان طراحی شود. نه به صورت عمومی.

با ورود طرح به صحن شورای شهر، اختلاف‌ها آشکارتر شد. بحث‌ها تا سطح کارشناسی به سطح تصمیم‌گیری سیاسی رسید. در این مرحله، محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه، برخی بخش‌های طرح را غیرکارشناسی دانست و نسبت به آزار مالی آن هشدار داد. از سوی دیگر، بخشی از اعضا معتقد بودند این طرح می‌تواند هم به نفع شهروندان و هم به نفع مدیریت شهری باشد، اگر به‌درستی طراحی شود. اما در نهایت، نتیجه رای‌گیری نشان داد شورا به اجماع نرسیده است. آرای موافق و مخالف تقریباً برابر بود؛ وضعیتی که عملاً تصمیم‌گیری را متوقف کرد. در ادامه، ارائه‌دهندگان طرح ترجیح دادند آن را پس بگیرند. به این ترتیب، طرح از دستور کار رسمی شورا خارج شد.

#### مخالفان طرح حمل‌ونقل رایگان از قبل تصمیم خود را گرفته بودند

نایب‌رئیس شورای شهر تهران، پیشنهاددهنده این طرح، دراین‌باره می‌گوید: شورای شهر از ابتدای این دوره حساسیت ویژه‌ای نسبت به حوزه حمل‌ونقل داشته و هر سال حدود ۵۰ درصد بودجه شهرداری را به توسعه این بخش اختصاص داده است. او با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه حمل‌ونقل عمومی می‌گوید: توسعه ناوگان اتوبوسرانی، تاکسی‌های برقی، مترو، ایستگاه‌ها و خطوط جدید، همگی در چارچوب سیاست‌های مصوب شورا در شهرداری به اجرا درآمده‌اند و نتایج مثبتی نیز به همراه داشته‌اند.

به گفته سروروی یکی از موضوعاتی که می‌توانست حلقه مقفوده بهره‌برداری از این زیرساخت‌ها را تکمیل کند، کاهش یا مدیریت هزینه‌های شهروندان برای استفاده از مترو و اتوبوس بود. بر همین اساس طرحی ارائه شد تا بخشی از شهروندان،

به‌ویژه افرادی که در توسعه شهر مشارکت دارند و عوارض خود را پرداخت می‌کنند، به همراه خانواده‌هایشان بتوانند از حمل‌ونقل عمومی به‌صورت رایگان یا با تخفیف ویژه استفاده کنند.

سروروی با تأکید بر اینکه توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در ماه‌های آینده شتاب بیشتری خواهد گرفت، می‌گوید: ورود واگن‌های جدید مترو، اتوبوس‌های خریداری‌شده و سایر برنامه‌های توسعه‌های می‌تواند موج جدیدی در گسترش حمل‌ونقل عمومی در تهران ایجاد کند و ظرفیت استفاده شهروندان از این خدمات را افزایش دهد.

نایب‌رئیس شورای شهر تهران در واکنش به برخی انتقادات درباره بار مالی این طرح توضیح می‌دهد: برخی اظهارنظرهای غیرکارشناسی مطرح می‌شود که اجرای چنین طرحی را موجب توقف پروژه‌های شهری می‌داند؛ در حالی که رقم مورد نیاز آن در مقایسه با بودجه ۳۲۲ هزار میلیارد تومانی شهرداری بسیار محدود است و حتی می‌تواند با افزایش مشارکت شهروندان در پرداخت عوارض، بخشی از هزینه‌های خود را جبران کند. برآوردهای ما نشان می‌داد این طرح علاوه بر تشویق شهروندان به مشارکت بیشتر در اداره شهر، می‌تواند آثار مثبتی در افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی و کاهش تردد خودروهای شخصی داشته باشد.

سروروی با انتقاد از روند بررسی طرح در صحن شورا می‌گوید: احساس ما این‌ بود که برخی اعضا پیش از شنیدن نظرات کارشناسی تصمیم خود را گرفته بودند و به صورت هماهنگ با طرح مخالفت کردند. این طرح می‌توانست در کاهش آلودگی هوا، کاهش استفاده از خودروهای شخصی و افزایش بهره‌برداری شهروندان از مترو و اتوبوس نقش مؤثری ایفا کند. اما در نهایت رای لازم را کسب نکرد. معتقدیم این طرح با استقبال گسترده شهروندان روبه‌رو شده بود و از اینکه نتوانست به تصویب برسد، در برابر مردم تهران احساس شرمندگی می‌کنیم.

مهدی چمران هم درباره جلسه روز گذشته که بدون حضور خبرنگاران برگزار شده بود می‌گوید: در جلسه شورا دو پیشنهاد جداگانه از سوی کمیسیون‌ها مطرح شده بود؛ یکی پیشنهادی که از سوی کمیسیون اصلی ارائه شده بود و دیگری پیشنهادی از کمیسیون حمل‌ونقل، ترافیک و عمران. به گفته او، تصمیم بر این شد هر دو پیشنهاد به‌صورت بند به بند بررسی و درباره آنها رای‌گیری شود؛ روندی که تا بندهای ابتدایی از جمله بندهای اول تا ششم پیش رفت.

اسا در ادامه، با توجه به نتایج رای‌گیری، ارائه‌دهندگان طرح اعلام کردند پیشنهاد آنها در مسیر تصویب قرار نمی‌گیرد و به همین دلیل، طرح رایگان‌سازی را به‌طور رسمی پس گرفتند. به این ترتیب، این موضوع از دستور کار شورا خارج شد.

### اختلاف بر سر دهک‌ها و گروه‌های مشمول

چمران در توضیح محتوای طرح می‌گوید: هدف اولیه، ارائه تخفیف یا حمایت از برخی گروه‌های خاص بوده است؛ ازجمله سالمندان ۶۵ سال به بالا که پیش‌تر نیز مشمول برخی تسهیلات بوده‌اند. در پیشنهادها، موضوع رایگان‌شدن کامل برای دهک‌های پایین درآمدی نیز مطرح شده بود؛ ازجمله دهک‌های یک تا سه یا یک تا پنج براساس اعلام وزارت رفاه. در عین حال، بحث خانواده شهید، جانبازان و معلولان نیز در طرح مطرح شده بود. اما به گفته چمران تصمیم گرفته شد این گروه‌ها در این مصوبه ذکر نشوند؛ چراکه برای آنها قانون‌های جداگانه و مشخص وجود دارد و تکرار نام آنها در طرح‌های مختلف موجب نارضایتی می‌شود. بر همین اساس، مقرر شد موضوع آنها صرفاً مطابق قانون جامع مربوطه دنبال شود.

رئیس شورای شهر تهران تأکید می‌کند که در نهایت طرح به مرحله رای‌گیری رسید، اما به نتیجه نرسید. پیشنهاد مربوط به دهک‌های یک تا پنج و همچنین دهک‌های یک تا سه، هیچ‌کدام رای لازم را کسب نکردند و در نتیجه تصویب نشدند. به گفته او، حتی در شرایطی که پیشنهادها تغییر یافت، باز هم امکان تصویب فراهم نشد.

### بحث مالی؛ از بودجه تا ظرفیت خرید اتوبوس

مهدی چمران در بخش دیگری از توضیحات خود به بحث‌های مالی درباره این طرح اشاره می‌کند و می‌گوید اختلاف‌نظر بر سر منابع مالی و نحوه تأمین هزینه‌ها نیز وجود داشته است. او توضیح داد: در طرح، بندی پیش‌بینی شده بود که براساس آن شهرداری باید منابع جایگزین را در بودجه مشخص کند تا اجرای رایگان‌سازی به بودجه لطمه نزند، اما این بخش نیز به مرحله نهایی بررسی نرسید. چمران در ادامه با اشاره به مقایسه‌ای که در فضای مجازی مطرح شده بود، اینکه هزینه طرح می‌تواند معادل خرید حدود ۲۰۰ اتوبوس باشد، گفت دو نگاه متفاوت در این زمینه وجود دارد. به گفته او، یک نگاه این است که منابع مالی محدود باید صرف سرمایه‌گذاری در ناوگان حمل‌ونقل عمومی شود و نگاه دیگر این است که با ارائه تخفیف‌ها و تسهیلات، استفاده از

حمل‌ونقل عمومی برای مردم جذاب‌تر می‌شود. اگر حمایت‌ها هدفمند و ناوگان تقویت شود، مردم خود به استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی تشویق می‌شوند.این جدال، یک شکاف دیگر را هم در سطح مدیریت شهری تهران نشان داد؛ شهرداری در مقاطع مختلف از سیاست‌های حمایتی و حتی رایگان‌سازی سیاست‌های مالی کلان باید با مصوبه شورا انجام شود و نمی‌توان آن را صرفاً در سطح اجرا پیش برد. این اختلاف نشان داد مسئله فقط «رایگان‌بودن یا رایگان‌نبودن بلیت» نیست، بلکه به مدل حکمرانی شهری در تهران بازمی‌گردد.

پیمان سندی‌چی، از مدیران پیشین حمل‌ونقل شهری، اساس ایده رایگان‌سازی را زیر سؤال برد. اما آن را «غیرکافی» دانست. او می‌گوید مسئله اصلی تهران قیمت بلیت نیست، بلکه «مواد اولیه سفر» است.

به زبان ساده‌تر، اگر شهروند نتواند راحت، سریع و بدون ازدحام از خانه به مقصد برسد، حتی رایگان‌بودن هم او را از خودروی شخصی جدا نمی‌کند. سندی‌چی این مطلوبات را در چند لایه تعریف می‌کند: فاصله تا ایستگاه، زمان انتظار، تعداد خطوط و اتصال‌ها، کیفیت ناوگان و ظرفیت واقعی جابه‌جایی. در تحلیل او، تهران در هیچ‌کدام از این شاخص‌ها در وضعیت مطلوب قرار ندارد. به گفته او، رایگان‌سازی بدون افزایش کیفیت، فقط افزایش فشار بر شبکه‌های است که همین حلال هم تحت تنش است. او حتی به تجربه دوره اجرای موقت رایگان‌سازی اشاره می‌کند و می‌گوید: با وجود حذف هزینه، تغییر محسوسی در ترافیک و الگوی سفر دیده نشد.

کمال اطهاری، پژوهشگر اقتصاد سیاسی، این سیاست را در چارچوب بزرگ‌تری تحلیل می‌کند: «ساختار درآمدی شهر»، او می‌گوید شهرهایی که نتوانسته‌اند حمل‌ونقل رایگان یا بسیار ارزان اجرا کنند، یک ویژگی مشترک دارند: اقتصاد شهری قوی در درآمد پایدار. اما تهران، به گفته او، همچنان به سه منبع محدود وابسته است؛ ساخت‌وساز، فروش تراکم و منابع ناپایدار مقطعی. در چنین ساختاری، هر سیاست بره‌زیننه‌ای می‌تواند تعادل مالی شهر را برهم زند. از نگاه او، مشکل اصلی نه در «نیت عدالت‌خواهانه»، بلکه در «عدم تناسب سیاست با ظرفیت اقتصادی» است. او همچنین هشدار می‌هد که تکرار سیاست‌های بدون پشتوانه می‌تواند به فرسایش اعتماد عمومی منجر شود؛ جایی که شهروند احساس می‌کند سیاست‌ها بیش از آنکه اجرایی باشند، تبلیغاتی هستند. نگاه به تجربه جهانی هم نمی‌توانست نسخه‌ای برای تهران باشد؛ برخلاف تصور عمومی، جهان یک نسخه واحد ندارد.

در برخی شهرها، مانند تالین، رایگان‌سازی حمل‌ونقل برای ساکنان ثبت‌شده اجرا شد، اما این تصمیم با یک هدف مالی پشت آن بود؛ افزایش جمعیت ثبت‌شده و در نتیجه افزایش درآمدهای مالیاتی. در لویزیانمپورک، رایگان‌سازی در چارچوب یک سیاست ملی و با پشتوانه بودجه‌ای پایدار اجرا شد، نه صرفاً تصمیم شهری. در وین اما مسیر متفاوت بود؛ به‌جای رایگان‌سازی کامل، مدل «بلیت بسیار ارزان روزانه» اجرا شد. نتیجه این سیاست، افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی بدون فشار شدید مالی به سیستم بود. در شهرهایی مانند سیاتل و مونترال نیز تمرکز بر گروه‌های خاص بود؛ سالمندان، کم‌درآمدها و دانش‌جویان. تجربه جهانی نشان می‌دهد هیچ شهر موفقی حمل‌ونقل را کاملاً رایگان نکرده است، مگر با یک اقتصاد شهری بسیار قوی یا هدف‌گذاری دقیق.

پرونده حمل‌ونقل رایگان در شورای شهر بسته شد، اما آنچه از این پرونده باقی ماند، نه یک تصمیم اجرایی، بلکه مجموعه‌ای از پرسش‌های حل‌نشده در سیاست‌گذاری شهری بود؛ اینکه

آیا حمل‌ونقل عمومی باید به سمت رایگان‌شدن حرکت کند یا هدف باید هدفمندترشدن یارانه‌ها باشد؟ آیا مسئله اصلی تهران هزینه سفر است یا کیفیت سفر؟ و مهم‌تر از همه اینکه آیا ساختار مالی فعلی شهر توان پذیرش چنین سیاست‌هایی را دارد یا نه؟

موضوع رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی از دستور کار شورا خارج شد، اما بحث درباره آینده آن، همچنان در سطح کارشناسی و مدیریتی باز مانده است؛ بحثی که به نظر می‌رسد در تهران، نه با یک طرح، بلکه با اصلاحات عمیق‌تر در نظام حمل‌ونقل و اقتصاد شهری باید پاسخ داده شود.

# شرق

#### خبر

**اصلاح نقاط پرخطر پایتخت**
آبیه‌آتلاین: مدیران شهری اعلام کرده‌اند ۸۲ درصد نقاط حادثه‌خیز پایتخت اصلاح شد؛ شهرداری برای شناسایی هوشمند ۳۵۶ نقطه پرتضاد دیگر برنامه‌ریزی کرده است.

تصادف‌های مرگ‌بار شهری معمولاً در یک لحظه رخ می‌دهند، اما ریشه بسیاری از آنها سال‌ها در طراحی نامناسب معابر، کمبود تجهیزات ایمنی و ضعف نظارت پنهان مانده است. حالا شهرداری تهران از پایان عملیات اصلاح ۸۲ درصد نقاط حادثه‌خیز شناسایی‌شده در پایتخت خبر و هم‌زمان وعده داده است با تکیه بر داده‌های مهندسی و سامانه‌های هوشمند، مرحله تازه‌ای از شناسایی و ایمن‌سازی معابر را آغاز کند؛ رویکردی که هدف آن پیشگیری از وقوع تصادف، پیش از ثبت آمار تلفات است. در سال‌های گذشته شناسایی نقاط

حادثه‌خیز در تهران عمدتاً بر اساس آمار تصادف‌های رخ‌داده انجام می‌شد؛ روشی که به گفته کارشناسان، بیشتر به درمان پس از وقوع حادثه شباهت داشت تا پیشگیری از آن. اکنون مدیریت شهری می‌گوید تلاش دارد این رویکرد را تغییر دهد و با استفاده از تحلیل‌های مهندسی و داده‌های ترافیکی، نقاط مستعد حادثه را پیش از تبدیل‌شدن به کانون‌های تصادف شناسایی کند.

زینب عبادی، مدیرکل مهندسی و ایمنی ترافیک شهرداری تهران، با تشریح آخرین وضعیت ایمن‌سازی معابر پایتخت اعلام کرده از مجموع ۴۰۲ نقطه حادثه‌خیز شناسایی‌شده در سطح شهر، عملیات اصلاح و ایمن‌سازی در ۳۳۰ نقطه به پایان رسیده است؛ رقمی که معادل ۸۲ درصد کل نقاط شناسایی‌شده محسوب می‌شود.

به گفته او، در سال جاری مطالعه‌ای با عنوان «طراحی دانش‌بورد مدیریت ایمنی شهر تهران» تعریف شده که هدف آن تغییر شیوه شناسایی نقاط پرخطر و حرکت به سمت تحلیل‌های دقیق‌تر و علمی‌تر است. این سامانه قرار است با بررسی شاخص‌های مختلف ایمنی، نقاط نیازمند مداخله را حتی پیش از وقوع حوادث گسترده شناسایی کند.

### واکن‌های چینی از تهران دورشدن

**شرق**: ورود واکن‌های چینی در سایه تنش‌های منطقه متوقف ماند و وعده کاهش ازدحام مسافران باز هم به تعویق افتاد.

هر روز میلیون‌ها شهروند تهرانی برای رسیدن به محل کار، دانشگاه و خانه به متروهای پرشده از شبکه‌های که سال‌هاست با کمبود واگن، ازدحام مسافران و فرسودگی بخشی از ناوگان دست‌وپنجه نرم می‌کند. در چنین شرایطی ورود بیش از هزار واگن جدید از چین قرار بود یکی از مهم‌ترین گره‌های حمل‌ونقل پایتخت را باز کند، اما حالا تحولات امنیتی و شرایط جنگی منطقه، این پروژه را نیز تحت تأثیر قرار داده و ورود واگن‌ها را متوقف کرده است.

محمد آقامیری، نایب‌رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با تشریح آخرین وضعیت قرارداد‌های تأمین واکن مترو به ایسنا اعلام کرده در حال حاضر سه پروژه اصلی برای توسعه ناوگان در دست اجرا قرار دارد؛ قرارداد خرید هزارو ۷۱ واکن از چین، پروژه ساخت ۱۱۳ واکن ملی و همچنین قرارداد ساخت ۷۰ واگن با همکاری جهاد دانشگاهی.

به گفته او، قرار بود از خرادامه اسمال ماهانه سه رام قطار وارد کشور شود تا طی حدود سه سال و نیم تمامی واگن‌های خریداری‌شده به ناوگان مترو تهران اضافه شوند. اما هم‌زمانی این برنامه با شرایط جنگی منطقه، مسیر انتقال واگن‌ها را با مشکل مواجه کرده است. آقامیری می‌گوید کشور سازنده به دلیل نگرانی از مخاطرات حمل‌ونقل دریایی و احتمال آسیب‌دیدگی محموله‌ها، فعلاً ارسال واگن‌ها را متوقف کرده است. با این حال، فرایند تولید در کارخانه‌های سازنده همچنان ادامه دارد و پروژه از نظر اجرایی متوقف نشده است.

این موضوع از یک جهت برای مدیریت شهری خیر امیدوارکننده‌ای محسوب می‌شود؛ چراکه برخلاف برخی نگرانی‌ها، مشکل اصلی نه در تولید واگن‌ها و نه در تأمین منابع مالی، بلکه در انتقال آنها به کشور است.