

یادداشت

حمل‌ونقل عمومی رایگان؛
از حمایت معیشتی تا عدالت شهری



علیرضا زاکانی، شهردار تهران با اشاره به همین موضوع تأکید کرده که سهم پرداختی شهروندان از هزینه واقعی سفر در اتوبوس و مترو بسیار محدود است؛ به گونه‌ای که در اتوبوس‌رانی حدود ۹۶۸ درصد هزینه سفر توسط شهرداری تأمین می‌شود. بنابراین موضوع فقط رایگان شدن بلیت نیست؛ رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی را باید بخشی از سیاست عدالت در دسترسی به شهر دانست. اگرچه برای دهک‌های پایین جامعه دسترسی رایگان به حمل‌ونقل عمومی که مهم‌ترین روش جابه‌جایی آنها در شهر و بستر رسیدن به محل کار و تحصیل و مراکز درمانی و... است، به کاهش هزینه‌های معیشتی خانواده کمک می‌کند، اما اهمیت این سیاست تنها به اقتصاد خانوار محدود نمی‌شود. تهران امروز با ۳ مسئله به هم پیوسته ترافیک، آلودگی هوا و مصرف بالای سوخت مواجه است. سه ریسکی که بتواند بخشی از سفرهای شهری را از خودروی شخصی به حمل‌ونقل عمومی منتقل کند، در صورت همراهی با افزایش کیفیت و ظرفیت ناوگان، می‌تواند در مدیریت این مسائل مؤثر باشد. تجربه اجرای رایگان‌سازی در ماه‌های اخیر نیز زمینه‌ای برای بررسی این آثار فراهم کرده است. در همین زمینه، از کاهش مصرف سوخت و به‌عنوان یکی از آثار احتمالی این سیاست یادشده و موضوع حمایت وزارت نفت از آن نیز مطرح شده است. البته ارزیابی دقیق سهم رایگان‌سازی در این کاهش، نیازمند بررسی داده‌های مستقل و تفکیک اثر عوامل دیگر است. مطالعات علمی و پژوهش‌های مختلف در سطح جهان عمدتاً نشانگر تأثیر مثبت حذف هزینه بلیت به افزایش تعداد مسافران حمل‌ونقل عمومی است. کولن، فابرو و بلماز در مقاله‌ای که سال ۲۰۱۶ در مجله علمی پژوهشی مطالعات حمل‌ونقل منتشر شد، نشان می‌دهند که «افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی را می‌توان با معرفی حمل‌ونقل عمومی رایگان تسهیل کرد؛ به‌ویژه زمانی که افراد گزینه‌های مختلف را به شیوه‌ای شناختی تر ارزیابی می‌کنند این یافته‌ها باید برای سیاست‌گذاری که حمل‌ونقل عمومی رایگان را ارزیابی می‌کنند و به دنبال بهترین روش برای هدف‌گذاری و ترویج سیاست‌های مرتبط هستند، مفید باشد.» (کولن و دیگران، ۲۰۱۶)

کیلواسکی در سال ۲۰۱۹ به مطالعه موارد متعدد رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی در کشور‌های مختلف می‌پردازد و بیش از ۱۰۰ شهر را بررسی می‌کند، اگرچه او در نتیجه‌گیری خود معتقد است موارد تجربه شده باید به صورت موردی بررسی شوند، اما به تأثیر مثبت عمده این موارد اذعان می‌کند که میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی افزایش یافته است. او همچنین به ۱۵ شهر در مطالعه خود اشاره می‌کند که تجربه رایگان‌سازی را امتحان کرده‌اند. (کیلواسکی، ۲۰۱۹)

اوایل سال جاری میلادی، کم مطالعه میان رشته‌ای، توسط لایتنر و همکارانش ۴۲۵ مقاله پژوهشی در خصوص رایگان کردن حمل‌ونقل عمومی را با هدف بررسی نتایج این سیاست مطالعه کرده است که نشان می‌دهد «حذف هزینه حمل‌ونقل عمومی برای کاربران می‌تواند باعث افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی، افزایش قابلیت بدنی و بهبود ارتباطات اجتماعی شود. به‌نظر می‌رسد این پیشرفت‌ها تأثیرات بیشتری برای اقلیت‌های نژادی و قومی، سالمندان و سایر جمعیت‌های آسیب‌پذیر داشته باشد. مطالعات آتی باید تأثیرات بلندمدت FFPT را بر بیماری‌های مزمن و سایر نتایج سلامت ارزیابی کنند.» (لایتنر و دیگران، ۲۰۲۶)

همان‌گونه که از این مطالعات نیز برداشت می‌شود، نکته مهم دیگر اثر روانی و اجتماعی این اقدام است. همانطور که شهردار تهران نیز تأکید کرده، رایگان‌سازی فقط یک محاسبه مالی نیست و می‌تواند پیام دیگری برای شهروندان داشته باشد؛ اینکه مدیریت شهری بخشی از هزینه‌های زندگی در شهر را بر عهده می‌گیرد و دست‌رسی به امکانات عمومی را به سطح در آمد افراد گره نمی‌زند. البته رایگان‌سازی زمانی می‌تواند به یک سیاست پایدار شهری تبدیل شود که در کنار آن، توسعه ناوگان، افزایش ظرفیت مترو و اتوبوس، کاهش زمان انتظار، بهبود کیفیت خدمات و تأمین منابع مالی پایدار نیز دنبال شود. رایگان بودن بلیت، اگر با کیفیت نامناسب خدمات همراه باشد، به‌تنهایی نمی‌تواند الگوی سفر شهروندان را تغییر دهد. کما اینکه مدیریت شهری در این دوره، با خرید اتوبوس‌های جدید به تعداد اتوبوس‌ها افزوده و علاوه بر این رویکرد، برقی‌سازی را نیز دنبال کرده است و واردات اتوبوس‌های جدید ۳۰ کابینه نیز همچنان ادامه دارد. علاوه بر این، شهرداری برای به نتیجه رساندن قرارداد خرید واگن‌های رایگان به بیش از یک دهه پیش امضا شده و به نتیجه نرسیده بود اهتمام ویژه‌ای داشته است و در کنار آن موفق شده واگن‌سازی بومی را نیز به جریان بیندازد. از این منظر، رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی را باید نه یک سیاست منفرد، بلکه بخشی از یک بسته سیاستی برای تغییر سبک جابه‌جایی در تهران دانست؛ بست‌هایی که یک سوی آن حمایت از معیشت مردم و سوی دیگر آن کاهش وابستگی به خودروی شخصی و استفاده بهتر از ظرفیت‌های حمل‌ونقل عمومی است. رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی در چنین چارچوبی، صرفاً حذف یک رقم از هزینه‌های روزانه نیست؛ سرمایه‌گذاری بر دسترسی عادلانه‌تر به شهر، حمایت از معیشت شهروندان و فراهم کردن زمینه برای تغییر الگوی سفر در پایتخت است. اگر این سیاست تا توسعه زیرساخت و ارتقای کیفیت خدمات همراه شود، می‌تواند از یک اقدام مقطعی فراتر برود و به یکی از ابزارهای سیاست‌گذاری برای ساختن تهران کم ترافیک‌تر، کم‌تر آلوده و عادلانه‌تر تبدیل شود.

نصب پرچم بر سردر ۵۷ مدرسه شهیدپرور
مهدی مذهبی، مدیرعامل سازمان زیباسازی شهر تهران: همزمان با آغاز سال تحصیلی جدید، پرچم‌های بزرگ جمهوری اسلامی ایران بر سردر ۵۷ مدرسه تهران که در جنگ‌های تحمیلی اخیر شهید تقدیم کرده‌اند، نصب شد. این اقدام گامی برای پیوندی میان شور بازشگشایی مدارس و یاد شهدای اخیر ایجاد کرده است.



فتح بدون توقف

فاز اول شاخه غربی بزرگراه یادگار امام^۲ از خیابان امام خمینی^۱ تا میدان فتح با حضور شهردار تهران افتتاح شد

عکس‌ها: همشهری/ارضا نوراله



کلان‌پروژه
پایتخت از
شروع تا
تکمیل

سال
۱۴۰۱

از سرگیری احداث ادامه بزرگراه یادگار امام(ره) و آغاز توافقات برای تملک اراضی نهادی و شخصی

سال
۱۴۰۲

رفع معارضان نهادی بخش پادگان جی، سوله‌های وزارت آموزش و پرورش و تملک املاک اطراف میدان فتح

سال
۱۴۰۳

انسداد میدان جی و آغاز تملک معارضان ملکی و رفع موانع تاسیساتی حداقل خیابان امام خمینی تا میدان جی

سال
۱۴۰۴

رفع موانع تاسیساتی بزرگ‌مقیاس و گسترده میدان فتح و درنهایت تکمیل دسترسی‌های سه‌سطحی این میدان

سال
۱۴۰۵

تکمیل شاخه غربی بزرگراه یادگار امام



مشخصات پروژه
عنوان: گشایش شاخه غربی بزرگراه یادگار امام(ره)
مسیر: شمال به غرب، حداقل خیابان امام خمینی تا میدان فتح
طول: ۲٫۵ کیلومتر
عرض: ۱۱ متر

شهردار تهران در جمع خبرنگاران چه گفت؟

در حاشیه مراسم افتتاح، شهردار تهران در جمع خبرنگاران درباره طرح‌های اجرایی توضیحاتی داد. **ثبات قیمت برای ۶ ماه:** در راستای اجرای حمایت از معیشت خانواده‌ها قیمت‌گذاری براساس کالاهای خاصی صورت می‌گیرد که در بخش اول شامل ۱۲ اقلم کالا می‌شود. این فهرست به‌سرعت به ۱۵ و سپس به ۱۷ کالا گسترش خواهد یافت. اساس این کالاها وارداتی و در بخش دوم خرید قراردادی از تعاونی‌ها و مجموعه‌های بزرگ کشوری است. اعتبار ارزی این موضوع توسط بانک مرکزی تأمین شده، همچنین با جهاد کشاورزی همکاری داریم. کالاهای عامه تأمین خواهند شد و قیمت‌شان ثابت است. هر خانوار براساس تعداد اعضایش از میزان مشخصی کالا بهره‌مند می‌شود. خانوارهای نیازمند همراه یا هر ۴ ماه یک‌بار این خرید را از طریق شهردار انجام دهند تا کالاها را غیرحضوری و جلوی در منزل تحویل بگیرند. همچنین برای خرید حضوری می‌توانند به ۱۰۵ میدان میوه‌تو بهار و ۸ فروشگاه شهروند مراجعه کنند.

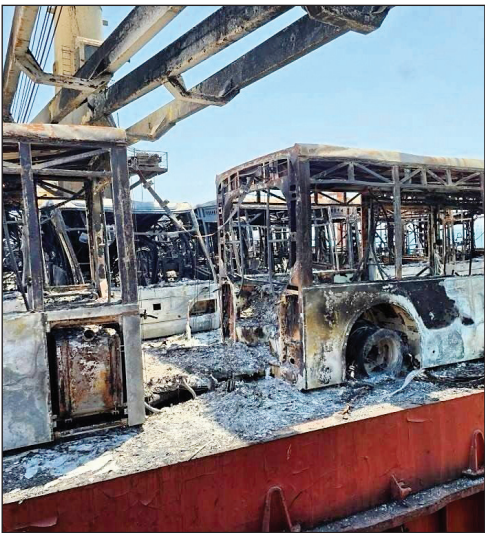
چگونگی ورود شهرداری به بخش انرژی: تفاهنامه‌ای با مجموعه سازمان بهینه‌سازی انرژی به ریاست دکتر سقاب و وزرای نفت و نیرو تنظیم شده است. این تفاهنامه شامل ۴ موضوع اصلی برق، گاز، بنزین و گازوئیل است و به‌عنوان خط مبنای مصرف تهران در نظر گرفته خواهد شد. در حال حاضر پیگیر موضوع هستیم و امیدواریم این هفته یا ابتدای هفته آینده جلسه‌هایی را شرکت‌های مرتبط در وزارت نفت و نیرو برگزار کنیم. پس از این جلسه‌ها اقداماتی انجام می‌شود که نتیجه‌اش کاهش مصرف یا همکاری مردم در افزایش کیفیت

چه معارض‌هایی رفع شد؟

معارضان ملکی:
نهادی: ۱۲۴۸۰۰ مترمربع شامل بخش غربی پادگان جی (ارتش) به مساحت ۳۳۵۰۰ مترمربع، بخش شرقی پادگان جی (وزارت دفاع) به مساحت ۷۲۵۰۰ مترمربع، ۱۱ سوله وزارت آموزش و پرورش به مساحت ۱۸۸۰۰ مترمربع
مسکونی: ۲۷ آپلاک در منطقه ۹ شامل ۹۰ واحد مسکونی به مساحت ۲۹۱۵ مترمربع

معارضان تاسیساتی:
کانال‌ها و آنهاز: کانال آب‌های سطحی قلقلی ۲۶۰ متر، برق قورخانه ۷۵ متر، نهر فیروزآبادی ۱۰۷ متر
لوله آب: به عرض ۶۰۰ میلی‌متر و طول ۵۰ متر
لوله گاز: به عرض ۱۱۲ اینچ و طول ۱۸ متر، به عرض ۱۴ اینچ و طول ۱۲۰ متر

چه بخش‌هایی از پروژه افتتاح شده است؟
■ حداقل خیابان امام خمینی تا بزرگراه فتح با جهت ترافیکی شمال به غرب: به طول ۲٫۵ کیلومتر و عرض متوسط ۱۱ متر (۵۵۰ متر مسقف و مابقی زیرگذر روباز)
■ راستگرد از شرق بزرگراه یادگار امام(ره) به شمال بزرگراه آیت‌الله سعیدی و میدان آزادی: به طول ۴۵۰ متر
■ لوپ دسترسی از خیابان امام خمینی به زیرگذر بزرگراه یادگار امام(ره): به طول ۱۲۰ متر



جنایت علیه شهر
آمریکا با حمله به کشتی حامل اتوبوس‌های تهران ۱۷ دستگاه را نابود کرد اما ۳۱ اتوبوس به گمرک ایران رسیدند

پروانه بهرام‌نژاد | روزنامه‌نگار | اتوبوس‌هایی که فرود بود برای توقیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی و خدمت‌رسانی بهتر و بیشتر به اهالی پایتخت وارد کشور شوند، در جریان انتقال دریایی با تعرض آمریکا مواجه شدند و بخشی از این ناوگان آسیب دید.

عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران درباره این اتفاق در شبکه اجتماعی ایکس اینپلور نوشته است: «آمریکا با تعرض به کشتی حامل اتوبوس‌های دوکابین شهرداری تهران، به ۱۷ دستگاه آسیب جدی زد؛ اتوبوس‌هایی که برای خدمت به مردم در ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت عازم ایران بودند.

۳۱ دستگاه دیگر از محاصره عبور کرده و در گمرک منتظر ترخیص و انتقال به تهران‌اند.

جانیانکار آمریکایی با زندگی روزمره مردم ایران در جنگند؛ این خیانت‌ها عزم ما را برای خدمت بیشتر، راسخ‌تر می‌کند.

حمله به فرایند خدمت‌رسانی به مردم
قرار بود مقصدشان تهران و مأموریتشان خدمت به مردم باشد؛ اما در میانه راه، هدف حمله آمریکا قرار گرفتند. محموله اتوبوس‌های دوکابین شهرداری تهران از محاصره دریایی هم عبور کردند اما در مسیر انتقال به ایران مورد تعرض آمریکا قرار گرفتند.

دستگاه دیگری از محاصره عبور کرده و در گمرک منتظر ترخیص و انتقال به تهران‌اند.

جانیانکار آمریکایی با زندگی روزمره مردم ایران در جنگند؛ این خیانت‌ها عزم ما را برای خدمت بیشتر، راسخ‌تر می‌کند.

دستگاه دیگری از محاصره عبور کرده و در گمرک منتظر ترخیص و انتقال به تهران‌اند.

جانیانکار آمریکایی با زندگی روزمره مردم ایران در جنگند؛ این خیانت‌ها عزم ما را برای خدمت بیشتر، راسخ‌تر می‌کند.