

تهرانگردی با «بی.آر.تی»
ساعاتی در اتوبوس‌های شهرداری تهران
فاصله بین «داشتن» و «نداشتن»



اتوبوس و اقتصاد



گفته‌ها و ناگفته‌های اتوبوسرانی یا بیتخت در گفت‌وگو با
پیمان سندی، مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهر تهران
مجبوریم یا همین فرسوده‌ها بسازیم



پرونده

پرونده‌ای درباره ناوگان حمل و نقل درون شهری

جامعه‌ای به نام «اتوبوسی»



اتوبوس سواری در تهران چه درس‌هایی دارد؟

اتوبوس سواری و شأن اجتماعی مردم

عکس: نسیم تشاد / شهرود

شادی خوشسکار - گروه اجتماعی | چشم‌ها بی تفاوتند، صبح اول وقت است و هر اتوبوسی که می‌آید صف کمی خودش را جلو می‌کشد و باز می‌ایستد. تنه خوردن و هل داده شدن به طرف در اتوبوس برای همه عادی است. خوش‌شانس‌ها که چند دقیقه زودتر رسیده‌اند یا کمی زورشان بیشتر بوده و هل داده‌اند، نشسته‌اند و بقیه آویزان به میله‌ها و دسته‌صندلی‌ها یا تکیه به در داده‌اند. اتوبوس راه می‌افتد، کمی بعد که کنار ایستگاه می‌ایستد، دسته آدم‌های تو ایستگاه را جلو می‌کشد. زن‌ها و مردهای خواب‌آلود صبح زود، با چشم‌های پف کرده و جدی هر کدام‌شان می‌خواهند زودتر به در خسته‌ای که با صدای بلند باز و بسته می‌شود، برسند. پیرها گاهی چشم می‌دوزند به جوان‌های صندلی‌دار و گاهی به کمک دست‌های لرزان‌شان خودشان را به پاهای لرزان‌شان تکیه می‌دهند. بعضی‌ها ایستاده و بعضی‌ها نشسته، خوابیده‌اند و نمی‌بینند و گاهی آدم‌های بلند می‌شوند تا جایشان را به پیرزن‌ها، زن‌های بی‌چانه و باردار یا آنها که عصا دارند، تعارف کنند. اتوبوس راه می‌افتد و آنها که مانده‌اند، دست‌ها و روستی‌هایشان را جلوی دهن‌شان می‌گیرند و دود آگزوها را نگاه می‌کنند و گاهی سرفه‌ای و به ساعت نگاه کردند. اما گروه‌هایی هستند که جایی در اتوبوس‌ها ندارند. تا به حال چند معلول را در اتوبوس‌های شهری دیده‌اید؟ پیرزن‌ها و پسرمردهای عصا به دست چطور پله‌های بلند اتوبوس‌ها را بالا و پایین می‌روند و

بچه‌های کوچک بدون این که مادران و پدران‌شان در آغوش‌شان بگیرند می‌توانند یا به اتوبوس بگذارند؟ آنهایی که قد کوتاه‌تری دارند می‌توانند در دست‌اندازهای نه‌چندان کم‌شمار خیابان، وقتی اتوبوس به این طرف میله‌های بلند جسیبیده به سقف برسانند و خودشان را تکیه‌دارند؟ این اتوبوس‌ها برای چه کسانی ساخته شده است؟

ایستگاه اول: آنهایی که نمی‌بینیم
زهرآخان‌اف، فعال در موسسه رعده و یک توان‌یاب است که نمی‌تواند از امکان حمل‌ونقل عمومی استفاده کند. نخستین مشکل به گفته او ایستگاه‌ها هستند: «معلوم نیست این معلولان کجا می‌توانند بایستند که بتوانند سوار اتوبوس شوند. ایستگاه‌ها باید برای سوارشدن‌شان مناسب‌سازی شده و رمپ داشته باشد که از آن بالا بروند. مشکل فقط ویلچر‌ها نیستند، پله‌های بلندشان باعث می‌شود کسی مثل من هم که با عصا حرکت می‌کنم نتوانم آن اندازه پایش را بلند کنم تا سوار شوم. برای ویلچر‌ها داخل اتوبوس باید جایی تعبیه شود و دستگیره‌ای باشد که ویلچر‌ها بسته شود و در هر شب و ترمزی ویلچر‌ها نیفتند و نروند.»

وضع اتوبوس‌ها به‌طور کلی به همین شکل است و طراحی‌شان فقط برای یک بخش از مردم مناسب است. دکتر مجتبه خلیق مدیر انجمن توانبخشی معلولان «برنا» که خود نیز یک توان‌یاب است، از طراحی همگانی یا *universal design* یاد می‌کند و می‌گوید آنچه در اتوبوس‌های تهران کم است، توجه به ویژگی‌های طراحی همگانی است: «لازم نیست اتوبوس‌ها را فقط به‌خاطر سه معلولان ویژه کنیم، بلکه کافی است طراحی اتوبوس‌ها همگانی و انعطاف‌پذیر باشد و این چیزی است که در دنیا رایج است. هنوز خودروسازهای داخلی این نگاه را ندارند که اتوبوس مناسب همه اقشار باشد. این کار با یک طراحی ساده انجام می‌شود و ما می‌توانیم با نگاه به کشورهای اطراف‌مان ببینیم که چطور بحث حمل‌ونقل را حل کرده‌اند. در بیشتر نقاط دنیا این مسأله حل شده است. راننده‌ها در آن‌جا آموزش دیده‌اند و به محض این که فرد معلولی را می‌بینند، شانس‌تی اتوبوس را می‌زنند تا خم شده و هم‌سطح خیابان شود، یا با رمپ کوچکی که خود راننده آن را می‌کشد، ورود این افراد را تسهیل می‌کند. در اتوبوس هم جایگاهی وجود دارد که ویلچر فیکس شود و همه این کارها در کمتر از یک دقیقه انجام می‌شود. اینها بخشی از قوانین شهروندی‌شان

است و این اتفاق باید برای ما هم بیفتد.» مجتبه خلیق نیز به بحث ایستگاه‌ها و بالا بردن سطح اتوبوس‌ها برای سوار و پیاده‌شدن مسافران اشاره می‌کند و می‌گوید: «اکثر ایستگاه‌ها مناسب نیستند و اتوبوس‌ها هم مجهز به رمپ و جک نیستند تا بتوانند خم شده و هم‌سطح پیاده‌رو شوند و افراد معلول و سالمند به راحتی وارد شوند. ما با وجود این که مالیات می‌دهیم از مهم‌ترین حقوق شهروندی یعنی حمل‌ونقل عمومی نمی‌توانیم استفاده کنیم. یکی از بدبخت‌ترین حقوق شهروندی حمل‌ونقل عمومی قابل‌دسترس برای همه افراد جامعه بدون در نظر گرفتن شرایطشان است. مسأله‌ای که بسیاری از معلولان را ناامید کننده و از فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی باز داشته است. آنها برای خارج شدن از خانه باید هزینه گزافی بپردازند.»

ایستگاه دوم: عمری از اتوبوس‌ها پیمان گذشته است
چه چیزی باعث می‌شود حمل‌ونقل عمومی در شهر پرجمعیتی چون تهران و با این همه مشکل آلودگی هوا همچنان جدی گرفته نشود؟ رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر به تازگی اعلام کرده که از ۶ هزار و ۴۰۰ اتوبوس موجود در تهران، ۵۰ درصد آنها عمر بالای ۸ سال دارند. ۲ هزار و ۱۰۰ اتوبوس بین ۶ تا ۸ سال عمر دارند. ۱۲۴۰ اتوبوس از یک تا ۵ سال عمر دارند و تنها ۲۰۰ اتوبوس زیر یک سال عمر دارند.

ادامه در صفحه ۱۰

یادداشت

وضعیت اتوبوس‌ها وخیم است
عمر بالای ۸ سال اتوبوس‌های تهرانی

ابوالفضل قناعتی

عضو شورای
شهر تهران



در حال حاضر نزدیک به ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران وجود دارد که از این تعداد ۷۰ درصد در دست بخش خصوصی و ۳۰ درصد در دست مدیریت شهری و دولتی. از این تعداد، ۵۰ درصد اتوبوس‌ها چاره در بخش خصوصی و چاره در مدیریت شهری عمر بالای ۸ سال دارند، یعنی از عمری که برایشان تعریف شده و باید در آن پروسه فعالیت می‌کردند، خارج شده‌اند اما به جهت کمبود اتوبوس داخل شهر هنوز از این اتوبوس‌ها استفاده می‌کنیم. بخش اعظم این اتوبوس‌ها از نظر فنی و بخشی سوخت‌وساز مشکل دارند و آلودگی شهر را تشدید می‌کنند. طبق قانون و تعهدی که دولت در حوزه حمل‌ونقل عمومی و اتوبوسرانی دارد، ۸۲ درصد از بودجه مربوط به خریداری و نوسازی اتوبوس‌ها به عهده دولت و نزدیک ۱۸ درصد دست شهرداری است. در حال حاضر ۶ سال است که

کمکی از سوی دولت برای خرید اتوبوس نداشته‌ایم و ۶ سال است که هیچ اتوبوسی را نتوانستیم وارد ناوگان حمل‌ونقل عمومی کنیم. سال گذشته شورای شهر با توجه به بودجه شهرداری خرید ۲۰۰ دستگاه اتوبوس را برای شهرداری تکلیف کرد که آنها وارد شدند اما مشکل شهر تهران با

این تعداد حل نمی‌شود و حداقل به ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس نیاز داریم، در حال حاضر تنها ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران هست که عمرشان هم گذشته است.

هر سال براساس گزارش‌ها و جدول‌ها بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ دستگاه از رده خارج می‌شوند و به این نسبت هم باید وارد ناوگان اتوبوسرانی کنیم. اگر هر سال ۱۰۰۰ دستگاه وارد می‌کردیم، امسال به میزان لازم اتوبوس داشتیم اما در این سال‌ها نه تنها اتوبوس وارد نشده، بلکه سالی ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس نیز خارج می‌شود. امیدواریم با توافقی که انجام شده و به نتیجه رسیدن برجام، دولت بخش شهری را در نظر داشته باشد. حالا که ما به مردم توصیه می‌کنیم از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند تا مشکلات آلودگی هوا کم شود، خوب است بیشتر لازم‌برای برطرف کردن دغدغه مردم نسبت به آلودگی هوا و تشویق

به استفاده از حمل‌ونقل عمومی را فراهم کنیم. فراهم کردن این بستر یعنی اضافه کردن اتوبوس‌ها و توسعه مترو. وقتی دوستان دولتی و شهری بحث آلودگی هوا را مطرح می‌کنند و به مردم می‌گویند خودرو شخصی نیاورند باید وسیله‌ای در اختیارشان قرار دهیم و عملاً هم کمک کنیم. تادریوز می‌گفتند شرایط اقتصادی آنها مانع است که نمی‌شوند این فعالیت‌ها را انجام داد اما حالا مسأله تحریم‌ها حل شده و با بازرس گرفتن طلب دولت از کشورهای می‌توان هماهنگی لازم را برای وارد کردن اتوبوس با کشور چین یا دیگر کشورهای که پس از رفع

تحریم امکان ارتباط اقتصادی با آنها داریم، انجام داد. اگر امروز شروع کنیم و با شرکت‌های داخلی و خارجی خودروسازی توافق‌نامه امضا کنیم، دو سال دیگر اتوبوس‌ها وارد می‌شوند. اما اگر این کار را الان انجام ندهیم تا دو سال دیگر بحرانی به نام اتوبوس داریم و با صف‌های طولانی مواجه می‌شویم که مسافران را تا یک ساعت معطل می‌کند. حال اگر بخواهیم سفارش اتوبوس‌ها را به شرکت‌های داخلی بدهیم و در واقع آنها را فعال کنیم، بهتر است، زیرا تولید و اقتصاد کشور را هم به حرکت در آورده‌ایم اما شاید خودروسازی ایران هنوز ظرفیت و آمادگی ساخت اتوبوس‌های مورد نیازمان نداشته باشد. برای مثال آمادگی وام‌کنات ساخت خودرو برقی هنوز در ایران وجود ندارد. در بحث سفارش دادن اتوبوس به کشورهای دیگر هم باید به ویژگی‌های فرهنگی و آداب و رسوم خودمان توجه کنیم. برای مثال شکل استرمان شهروندان در بخش‌های خنم و آقاباید منظرمان باشد، همچنین نباید از گروهی از مردم که نیازهای ویژه دارند، غافل شویم و اتوبوس‌هایمان باید بتوانند همه معلولان و سالمندان رادر کنار شهروندان دیگر پوشش دهند. به این منظور دو کار باید انجام دهیم؛ یا باید بستر را فراهم کنیم تا اتوبوس‌هایی با شکل و شرایط قابل استفاده برای این عزیزان تولید یا خریداری کنیم. یا این کم‌ایستگاه‌هایمان را مجهز به شرایطی کنیم که معلولان و سالمندان به راحتی از ایستگاه‌ها وارد اتوبوس‌ها

شوند. برای مثال در کشور پاکستان ورودی اتوبوس‌ها بالا بود اما ایستگاه‌ها سکو داشتند و درهای اتوبوس‌ها مثل مترو کشویی باز می‌شد تا هم مردم راحت‌تر وارد شوند و هم برای معلولان و سالمندان قابل استفاده باشد. ما هم باید با توجه به نیازهای سالمندان، معلولان و جانبازان در ایستگاه‌ها یا اتوبوس‌هایی که سفارش می‌دهیم، این ملاحظات را رعایت کنیم. از آن گذشته مسأله آلودگی هوا که امروزه بر ایران جدی است باید مدنظر قرار گیرد و اتوبوس‌هایی وارد کنیم که سوخت پورو یا مصرف

کنند یا از اتوبوس‌های برقی استفاده کنیم که انرژی فسیلی مصرف نکنند. این نکته را کارشناسان حتماً باید در نظر بگیرند، زیرا یکی از مشکلات ما جابه‌جایی مردم است و مشکل بعدی‌مان آلودگی هواست. مشکل بعدی ناوگان حمل‌ونقل عمومی ما بحث مینی‌بوس‌هاست. اگر اتوبوس‌هایمان عمر بالای ۸ سال دارند، این مینی‌بوس‌ها ۲۰ سال است که کار می‌کنند؛ به دلیل این که متعلق به بخش خصوصی هستند و بیشتر آنها شرایط نامناسب مالی دارند، پس ما باید به راننده‌هایشان کمک کنیم و وام بدهیم تا مینی‌بوس‌ها عوض شوند، یا این که مینی‌بوس را به قیمت مناسبی بخریم و با دادن وام و مدیریت مناسب، مینی‌بوس‌های جدیدتری وارد کنیم. این شرایط هم برای راننده‌ها خوب است و هم از نظر جابه‌جایی مردم در شهر لازم است. این مینی‌بوس‌ها بیشترین آلوده‌کننده‌های شهر هستند و دولت باید وام دادن به صاحبان این مینی‌بوس‌ها را در برنامه‌هایش بگذارد.

