

مهین داوری
روزنامه نگار

گزارش

د فتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی که تیرماه ۱۴۰۳ منتشر کرده، با مروری بر مزایای سامانه‌های اتوبوس‌های شهری را مسئله کمبود و فرسودگی اتوبوس‌های شهری را مورد بررسی قرار داده است. گزارش «مسئله کمبود و فرسودگی اتوبوس‌های شهری؛ نیازسنجی و تأمین اعتبار» مرکز پژوهش‌های مجلس به سرمایه نسبتاً کم برای راه‌اندازی و عدم وابستگی به مسیرهای خاص این سامانه، به‌عنوان مزایای مهم سامانه مورد نظر اشاره دارد. از سوی دیگر، کمبود ناوگان فعال و باکیفیت اتوبوسرانی را از جدی‌ترین معضلات حوزه حمل‌ونقل عمومی شهری بر شمرده است. آتیبه نور گزارش پیش رو با مروری بر نتایج این پژوهش آماری، طی گفت‌وگوهایی با شماری از شهروندان تهرانی، وضعیت کمی و کیفی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر تهران را مورد سؤال قرار داده است که در ادامه می‌خوانید.

بررسی وضعیت ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران، در پژوهشی از مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با مضمون مسئله کمبود و فرسودگی اتوبوس‌های شهری، بیانگر آن است که تعداد اتوبوس‌های فعال از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۵ تقریباً روند ثابتی داشته و سیر نزولی آن‌ها از سال ۱۳۹۵ با شیب بسیار تندی آغاز شده است؛ به‌طوری‌که تعداد ناوگان فعال در سال ۱۴۰۱ با ۵۵ درصد کاهش نسبت به سال ۱۳۹۵ به ۲۷۸۴ دستگاه رسیده است. همچنین یافته‌های این گزارش نشان می‌دهد به‌جز در برخی مقاطع زمانی محدود که خرید ناوگان به‌صورت کامل با سرمایه بخش خصوصی در مشهد و تهران انجام شده، در سایر شهرها چنین اتفاقی رقم نخورده است. بررسی بودجه مصوب سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ شهرداری چندین کلان‌شهر کشور در این مطالعه نشان داده که اعتبار پیش‌بینی شده از سوی اغلب شهرداری‌ها برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی شهرها، کفایت نیازهای شهر را نمی‌کند. به‌طوری‌که سهم حمل‌ونقل عمومی غیرریلی (شامل اتوبوس، مینی‌بوس و ون) از اعتبارات بخش حمل‌ونقل شهرداری‌ها به‌طور متوسط حدود ۱۰ درصد است. این گزارش همچنین به این‌موضوع اشاره دارد که در

مهدیار عبدلهی
روزنامه نگار

گزارش

حذف بلیت کاغذی و جایگزینی بلیت الکترونیکی حمل‌ونقل شهری از بعد اقتصادی، اجتماعی و... برای شهروندان و مجموعه مدیریت شهری مزایای بسیاری دارد. اگرچه صرفه‌جویی در زمان به‌عنوان بزرگ‌ترین مزیت همگانی این بلیت‌ها مورد تأیید مردم است اما از طرفی مردم، گاهی از بروز برخی اختلالات پیش آمده در ایستگاه‌های مترو از جمله کسر اضافی مبلغ از کارت‌بلیت‌ها و یا خرابی آسانسورها شکایت دارند.

هادی زند، مدیر روابط عمومی مترو، پیش‌تر درباره خرابی پله‌های برقی برخی از ایستگاه‌ها گفته بود بعضی از پله‌برقی‌ها تا یک ماه نیاز به سرویس دارند و مشکل برخی از آن‌ها با یک تعمیر ساعتی حل می‌شود. او همچنین شماره ۴۵۳۶۴۵۳ را برای گزارش‌دهی شهروندان در صورت خرابی و یا نیاز به تعمیر هر بخشی از مترو اعلام کرده بود.

فرود لطفی، معاون طرح و برنامه شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه در گفت‌وگو با «آتیبه نو» گفت: «وقت و زمان در کلان‌شهرها از جمله تهران، از ارزش بالایی برخوردار بوده و هست و نقش چشمگیر کارت‌بلیت در مدیریت زمان شهروندان غیرقابل انکار است.»

لطفی ادامه داد: «با استفاده از بلیت الکترونیک، کرایه تعریف شده در سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی، می‌تواند به صورت پویا و بر اساس مسافت طی شده توسط شهروندان، محاسبه شده و از کارت آن‌ها کسر شود. در کنار تمام مزایایی که می‌توان برای بلیت الکترونیکی برشمرد شاید مهم‌ترین مزیت آن جلب رضایت شهروندان باشد.»

او در پاسخ به دلیل معیوب‌شدن بعضی دستگاه‌های بلیت‌خوان در ورودی ایستگاه‌ها و یا شکایت مردم از کسر مبلغ مازاد از کارت‌بلیت‌ها توضیح داد: «تا این لحظه،



راستای ایفای وظایف دولت در کمک به توسعه حمل‌ونقل عمومی شهری، در فاصله سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۱، در مجموع نزدیک به ۱۶ هزار اتوبوس با مشارکت حداکثری دولت (پرداخت حدود ۸۰ درصد از هزینه خرید اتوبوس نو) برای شهرها تأمین شده است. با وجود این، دولت در فاصله سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۰ جهت تأمین ناوگان اتوبوسرانی شهرها کمک قابل توجه و مؤثری به شهرداری‌ها نکرده است؛ موضوعی که روابط عمومی شرکت اتوبوسرانی شهر تهران در پیگیری خبرنگار «آتیبه نو» بر آن صحه می‌گذارد.

انتظار طولانی در برخی ایستگاه‌ها

یک شهروند تهرانی که برای رفت‌وآمد روزانه خود از ناوگان حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کند در گفت‌وگو با «آتیبه نو» با اشاره به طولانی شدن زمان انتظار در برخی ایستگاه‌ها می‌گوید: «مسافران از اینکه گاهی نیم‌ساعت و با بیشتر در ایستگاهی منتظر اتوبوس می‌مانند طبیعتاً خسته، کلافه و شاکی می‌شوند. بنابراین لحظه سوار شدن نسبت به این موضوع اعتراض می‌کنند. بارها پیش آمده که معترضان مورد بدرفتاری برخی رانندگان قرار گرفته‌اند.»

سمانه یزدانی با اشاره به کثیفی بسیاری از اتوبوس‌های فعال این شهر بیان می‌کند: «صندلی‌های برخی اتوبوس‌ها به قدری چرک و کثیف است که ترجیح می‌دهم مسیر طولانی تا مقصد را بایستم.» او ادامه می‌دهد: «به لحاظ نظافت وضعیت تاکسی‌های خطی زردرنگ تا حدودی مناسب‌تر از اتوبوس‌ها هستند اگرچه شماری از آن‌ها نه‌تنها فرسوده و از رده خارج شده‌اند بلکه نشیمن فرورفته، خشک و پرلکه آن‌ها اذیت‌کننده و چندش‌آور است.»

مبلغ اضافی از کارت‌بلیت الکترونیکی کسر نمی‌شود



نه‌تنها خرابی در خصوص گیت‌ها گزارش نشده بلکه کسر مبلغ مازاد از کارت‌بلیت در مترو نیز مشاهده نشده و این موضوع صرفاً به خاطر عدم ثبت صحیح خروج است.» معاون طرح و برنامه شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه اضافه کرد: «اگر مسافری، ابهامی در رابطه با میزان کرایه کسر شده از کارت‌بلیت دارد می‌تواند به ایستگاه صادقیه مراجعه کند و تراکنش کارت‌بلیت خود را با جزئیات تاریخ و مبلغ کسر شده در بازه زمانی مدنظر مشاهده کند.» او با بیان اینکه در ۱۵۹ ایستگاه مترو ۱۲۷۷ پله برقی و ۲۷۸ آسانسور نصب شده است، گفت: «این پله‌ها و آسانسورها اغلب فعال هستند و در صورت توقف موقت فعالیت، تیم تکنسین و پشتیبانی در ایستگاه‌های مختلف با بررسی و تعمیرات جزئی، آن‌ها را مجدداً راه‌اندازی می‌کنند.»

توسعه‌محور بودن کاربری بلیت الکترونیک

معاون طرح و برنامه شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه در بیان امکان توسعه کاربری بلیت الکترونیکی در حوزه‌های مختلف شهری بیان کرد: «امکان استفاده از بلیت الکترونیک در حوزه‌های مختلف شهری و

جامعه

تماس با شماره ۱۳۷

آتیبه نو به‌منظور انعکاس مشکلات مردم به شرکت اتوبوسرانی شهر تهران و دریافت پاسخ‌های این شرکت، ضمن برقراری تماس با اداره کل روابط عمومی، مسائل و چالش‌های مردم را با آن اداره کل در میان گذاشت. اداره کل روابط عمومی شرکت اتوبوسرانی شهر تهران در پاسخ به اینکه به چه دلیل مردم از تمیز نبودن، کهنگی، فرورفتگی و شکستگی صندلی اتوبوس‌ها شکایت دارند، گفت: «با عنایت به اینکه اتوبوس‌ها به‌صورت مستمر در حال بازدید موارد ظاهری هستند، موارد اشاره شده همواره در حال رفع عیب هستند و در صورت رؤیت توسط شهروندان، می‌توان با شماره‌گیری خط ۱۳۷ موارد را اعلام کرد تا در کوتاه‌ترین زمان ممکن پیگیری و رفع عیب شود.» این بخش از واحد اتوبوسرانی شهر تهران در خصوص مأموریت این شرکت در راستای پاکیزگی و نظافت اتوبوس‌های شهری افزود: «در مناطق اتوبوسرانی، کارواش برای پاکیزگی و نظافت اتوبوس‌ها به‌صورت مستمر در حال فعالیت است. همچنین در صورت بازدید و رؤیت موارد اضطراری یا دریافت گزارش، ضمن اعزام به کارواش، برای نظافت آن خودرو اقدام لازم به عمل می‌آید.»

روابط عمومی شرکت اتوبوسرانی شهر تهران در پاسخ به دلایل و چرایی کاهشی شدن تعداد اتوبوس‌های فعال تهران از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۵ به استناد نتایج گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس توضیح داد: «با توجه به اینکه از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۰ هیچ اتوبوسی از سوی دولت به اتوبوسرانی تهران تحویل نشده است و نظر به فرسودگی تدریجی ناوگان و خروج ناوگان فرسوده از چرخه خدمات‌رسانی، تعداد اتوبوس فعال روند کاهشی داشته است.»

به گفته واحد مذکور، میانگین طول عمر ناوگان اتوبوسرانی تهران ۱۳ سال است. درباره تعداد اتوبوس و ایستگاه‌های شهری فعال در جابه‌جایی مسافران توضیح واحد مربوطه چنین است: «بیش از ۳۱۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران فعال و در خطوط اتوبوسرانی تهران شاغل هستند. این تعداد بیش از یک میلیون نفر از شهروندان تهرانی را در سطح شهر و بین ۴۵۵۵ ایستگاه خطوط جابه‌جا می‌کنند.»

این واحد شرکت اتوبوسرانی شهر تهران در پاسخ به اینکه شهرداری برای ایجاد انگیزه در بخش خصوصی، جهت سرمایه‌گذاری در خرید ناوگان چه تدابیری اندیشیده، تأکید کرد: «شهرداری تهران در راستای حمایت از بخش خصوصی و به‌منظور سرویس‌رسانی به شهروندان محترم اقدام به خرید خدمت متناسب با سرمایه‌گذاری و سرویس‌رسانی می‌کند.»

مسیر ثبت شکایت از اتوبوس‌های شهری

اتوبوس‌های درون‌شهری یکی از اشکال حمل‌ونقل عمومی هستند که ممکن است تخلفاتی را مرتکب شوند. به همین منظور، مسیر شکایت از این اتوبوس‌ها از طریق سایت اتوبوس‌رانی همان شهر طی می‌شود.

اگر شهروندی از هر یک از اتوبوس‌های درون‌شهری تهران شکایت دارد ابتدا باید به سایت اتوبوسرانی تهران به آدرس bus.tehran.ir مراجعه کند. در هر شهری سامانه یا سایتی برای اتوبوس‌رانی وجود دارد. نشانی سایت‌های اتوبوسرانی تمام شهرها با همین دامنه و به همین شکل است و فقط نام شهر است که تغییر می‌کند. با ورود به هر یک از سایت‌های اتوبوس‌رانی و کلیک روی گزینه «ارتباط با ما» می‌توان به اطلاعات مربوط به تماس و ارتباطات مردمی و ثبت شکایات و انتقادات دست پیدا کرد.»

برای مثال در سایت اتوبوسرانی تهران شماره تلفن ۱۸۸۸ مختص به اداره بازرسی و برای دریافت انتقادات و شکایات است. بنابراین برای ثبت شکایت از اتوبوس‌های درون‌شهری تهران کافی است با شماره تلفن ۱۸۸۸ تماس برقرار کنید.

در آخر برای شکایت از اتوبوس‌ها باید به بین شهری یا درون‌شهری بودن اتوبوس توجه کرد. هرکدام از شهروندان به‌عنوان مسافران اتوبوس، وظیفه دارند هرگونه خطا و تخلف از سوی راننده اتوبوس یا کمکی‌های او را به سازمان‌های مربوطه گزارش دهند تا سریع به موضوع رسیدگی و از اتفاقات ناگوار جلوگیری شود.

۱۳



atiyeno.ir

یادداشت



کاهش ۵۰درصدی ناوگان فعال اتوبوس شهری



نتایج گزارش «مسئله کمبود و فرسودگی اتوبوس‌های شهری؛ نیازسنجی و تأمین اعتبار» منتشر شده در سال جاری از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که کمبود ناوگان فعال به کاهش قابلیت اطمینان، افزایش سرفاصله اعزام سفرها و در نهایت کاهش تعداد مسافران اتوبوس منجر شده است.

تعداد ناوگان فعال اتوبوس در شهر تهران در سال ۱۴۰۱ با ۵۵درصد کاهش نسبت به سال ۱۳۹۵ به ۲۷۸۴ دستگاه رسیده است. به جز در برخی مقاطع زمانی محدود که خرید ناوگان به‌صورت کامل با سرمایه بخش خصوصی در مشهد و تهران انجام شده، در سایر شهرها چنین اتفاقی رقم نخورده است.

این گزارش توضیح می‌دهد که در شهر تهران، متوسط سن ناوگان اتوبوسرانی از ۴.۸ در سال ۱۳۸۷ به بعد ۱۲ در سال ۱۳۹۹ رسیده است. همچنین تعداد ناوگان فعال اتوبوس در شهرهای کشور نیز طی یک دهه گذشته با کاهش ۵۰درصدی مواجه شده و از حدود ۲۰ هزار دستگاه به حدود ۱۰ هزار دستگاه رسیده است.

مرکز پژوهش‌های مجلس در پایان بررسی خود در خصوص کمبود و فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل شهری به این نکته تأکید دارد که به نظر می‌رسد نظام رصد و ارزیابی وضعیت موجود و پیش‌بینی نیازهای آینده حمل‌ونقل شهرها دچار مشکلات جدی است. این گزارش می‌گوید که در مراکز اصلی تصمیم‌گیری این حوزه، از جمله وزارت کشور و تعداد زیادی از شهرداری‌ها، مراجع مطالعاتی قابل استنادی جهت برآورد دقیق تعداد اتوبوس مورد نیاز برای شهرهای کشور یافت نشد.

این گزارش به شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور پیشنهاد داده که اولاً برای کاهش اثر تعارض منافع احتمالی شهرداری‌ها در نتایج طرح‌های جامع حمل‌ونقل شهرها و برخی مطالعات ساماندهی ترافیک شهرها که در مقیاس بزرگ‌تری انجام می‌شود، مسئولیت انجام این مطالعات و تأمین منابع مالی آن‌ها از شهرداری‌ها به وزارت کشور منتقل شود.

ثانیاً سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، «شاخص‌های عملکردی حمل‌ونقل عمومی شهرها» را تدوین و نسبت به نظارت دقیق بر عملکرد شهرداری‌ها منطقه بر این شاخص‌ها و مصوبات طرح جامع حمل‌ونقل و مطالعات سامان‌دهی ترافیک اقدام کند.

این گزارش پیشنهاد می‌دهد که می‌توان با اصلاح مبلغ کرایه در یافتی از مسافران و پرداخت مناسب و منظم یارانه بلیت توسط شهرداری‌ها، زمینه حضور شرکت‌های بخش خصوصی را به‌عنوان تأمین‌کننده و بهره‌بردار ناوگان اتوبوس‌رانی فراهم کرد.

همچنین پیشنهاد شده که دولت در راستای ایفای وظایف قانونی خود مطابق مواد ۱ و ۷ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، جهت تأمین نیاز کوتاه‌مدت (شش هزار دستگاه تا سه سال آینده)، برای شهرهای با جمعیت بالای ۲۰۰ هزار نفر، به مدت سه سال متوالی در لایحه سنوایتی بودجه، محل مصرف حداقل ۸۰ درصد اعتبارات موضوع بند «الف» ماده ۳۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده را برای تأمین ناوگان حمل‌ونقل عمومی تعیین کند.

بر این اساس، تحلیل روند تعداد ناوگان فعال و مسافران اتوبوس‌های شهری در کلان‌شهرهای کشور و عوامل مؤثر بر آن‌ها از حیث اعتبارات و دستگاه‌های مسئول دارای اهمیت بوده است.