



۵۰۰ هزار تومان کرایه مسیر نیم‌ساعته برای تاکسی فرودگاهی!

قانون زیر چرخ‌های تاکسیرانی

گزارش «جوآن» از بی‌توجهی مسئولان به تاکسی‌هایی که برای دورزدن طرح ترافیک استفاده می‌شوند مسافر کشی



چندین تاکسی

بی تفاوت به اینکه اصلا

مقصد من کجاست عبور کردند!

چرا هیچ نظارتی بر تاکسی‌ها نیست؟

مگر مردم در روزهای تعطیل نیازی

به تاکسی ندارند که چند تاکسی را

ملزم به حضور در ایستگاه‌ها کنند.

هر بار باید نیم ساعت تا ۵ دقیقه

منتظر بمانم تا یک راننده تاکسی

دلش بخواهد مسافر سوار کند

۱۸٪ سفرهای روزانه پایتخت نشین‌ها با تاکسی است

۱۶۹۹ کز از ش مردمی برای کمبود تاکسی در پایتخت ثابت شد

۹۶٪ تاکسی‌های پایتخت برای افتاده است

۱۵ هزار تاکسی در تهران تردد دارند

سوء مدیریت در سازمان تاکسیرانی تهران باعث شده است تاکسی‌ها تبدیل به وسیله‌ای شوند که هم آلودگی هوا را تشدید و هم گره کور ترافیک را کورتر می‌کنند

نکته «هوشمندسازی» رمز خدمت‌رسانی بهتر

کلاس شهر تهران جمعیتی حدود ۱۶ میلیون نفر را در خود جا داده و همین مسئله ترافیک شدیدی را ایجاد کرده است، اما چه باید کرد؟ آیا هوشمندسازی تاکسی‌ها می‌تواند بخشی از این گره ترافیکی را باز کند؟ محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در این باره گفت: «در زمینه هوشمندسازی تاکسی‌ها در تهران در حال پیشبرد چند محور هستیم. قدم اول این است که کرایه تاکسی با کیوار کم پرداخت شود. قدم بعدی فعال کردن سامانه‌های تاکسی با استفاده از اپلیکیشن‌هاست که نمونه‌ای از آن در طرح شاتل تاکسی قابل مشاهده است. نکته بعدی این است که در تاکسی‌های هوشمند سامانه‌ای نصب شود که هم حرکت تاکسی‌ها و هم خدمت‌رسانی راننده‌ها قابل کنترل باشد تا بتوان مدیریت بهتری اعمال کرد. مدیریت بهتر ناظر بر این است که ابزار کنترل شبکه را داشته باشیم و این کار روی خودروهای جدید انجام می‌شود. تا پایان سال و اوایل سال آینده با ورود تاکسی‌های جدید برقی این سامانه هم به کار گرفته می‌شود. در این روش هم پیمایش تاکسی و هم دیگر اموری که به مسافر و راننده ارتباط دارد، مانند پرداخت کرایه قابل رصد است.»

او مشکل شهروندان برای پیدا کردن تاکسی در برخی ساعات مشخص را یادآور شد و علت آن را این گونه توضیح داد: «در این ساعات‌ها خیلی از تاکسی‌های خطی به دلیل انبوه ترافیک بزرگراه‌ها و خیابان‌ها سرعت تردد کمی دارند و همین هم باعث معطلی مسافران می‌شود.»

هرمزی به موضوع بهره‌برداری از توان و ظرفیت‌های موجود اشاره کرد و گفت: «مانی بود که در یک مقطع ۱۰ هزار تاکسی به شهر اضافه شد، اما مشکل حمل‌ونقل، حل نشده. اگر بتوانیم با استفاده از فناوری‌های جدید، شیوه بهره‌برداری از تاکسی‌های موجود را بهینه کنیم، ظرفیت خدمت‌رسانی افزایش پیدا می‌کند که هوشمندسازی مهم‌ترین ابزار در این مسیر است.»

مهدی وحدت‌کار، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران نیز در رابطه با هوشمندسازی تاکسی‌ها به همشهری گفت: «شاتل تاکسی از طریق هوشمندسازی ناوگان حمل‌ونقل نیمه‌بلندمدت در صدد است، ضمن کاهش انتظار مسافران برای تاکسی، نظارت بر تردد‌ها را افزایش دهد، از این رو به نظر می‌رسد با توسعه شاتل تاکسی‌ها، نحوه پرداخت هزینه، کاهش انتظار مسافران، تخلف خودروها در زمان ابتدا و انتهای سفر مدیریت شود. همچنین از طریق هوشمندسازی به توسعه خیلی از این خطوط در مسیرهای پرترافیک یا مسیرهایی که دسترسی کمتری به ناوگان حمل‌ونقل وجود دارد، کمک شود. در ضمن در نقاطی از شهر که انتظار تاکسی برای سوار کردن مسافر زیاد است، شناسایی خواهد شد.»

در حالی که مدت‌هاست وعده هوشمندسازی تاکسی‌ها داده می‌شود اما اقدامات انجام‌شده در رابطه با آن چشمگیر نبوده است، بنابراین نیاز است توجه به هوشمندسازی تاکسی‌ها ویژه‌تر و سریع‌تر انجام شود تا بلکه شهروندان بتوانند در استفاده از این وسیله حمل‌ونقل عمومی رنگ آسودگی را ببینند.

می‌گوید: «برخی از خیابان‌ها ایستگاه اتوبوس ندارد و مجبور هستیم سوار تاکسی شویم. حال اگر رانندگان تاکسی دل‌شان نخواهد مسافری سوار کنند، چاره‌ای جز اینکه سوار خودروی شخصی شویم، نداریم. در صورتی که اولویت من استفاده از تاکسی است، چون امنیت بیشتری دارد.»

برخی دیگر از مسافران نیز از کثیفی و خرابی سندی‌های تاکسی‌ها گلایه می‌کنند و می‌گویند بعضی خودروها به قدری مستهلک هستند که هنگام نشستن، داخل سندی‌هایش فرو می‌روند، اما مگر چاره دیگری جز استفاده از همین وسیله نقلیه وجود دارد؟ وقتی کمبود تاکسی در کنار کمبود اتوبوس و مترو بلا‌ی جان شهروندان شده است، آنها ناچارند از هر تاکسی‌ای که در دسترس است، استفاده کنند و با آن به سمت مقصدشان بروند. چنین شرایطی مسافران را از عملکرد مدیران شهری ناامید کرده است چرا که می‌بینند از حرف تا عمل مسئولان فاصله زیادی وجود دارد.

«روزهای کاری هفته پیدا کردن تاکسی دشوار است، تازه در روزهای جمعه و تعطیل کمبود تاکسی بسیار آزاردهنده‌تر می‌شود. هفته گذشته بود که از میدان هفتم تیر به سمت میدان آرژانتین منتظر بودم تا یک تاکسی بیاید و سوار شوم اما حتی یک تاکسی هم در ایستگاه نبود. بدتر اینکه چندین تاکسی از کنارم رد شدند و بی تفاوت به اینکه اصلاً مقصد من کجاست، عبور کردند!» او گلایه می‌کند: «چرا هیچ نظارتی بر تاکسی‌ها نیست؟ مگر مردم در روزهای تعطیل نیازی به تاکسی ندارند که چند تاکسی را ملزم به حضور در ایستگاه‌ها کنند. هر بار باید نیم‌ساعت تا ۴۵ دقیقه منتظر بمانم تا یک راننده تاکسی دلش بخواهد مسافر سوار کند.»

تعدادی از شهروندان نیز هر روز در مسیری تردد دارند که فاقد خطوط اتوبوس و مترو است و چاره‌ای جز استفاده از تاکسی ندارند. در چنین شرایطی کمبود تاکسی‌های حاضر در خط به تلف شدن وقت آنها منجر می‌شود. یکی از مسافران به این مسئله اشاره می‌کند و

فرصت‌طلب‌ها رفت و گزارشی را تهیه کرد، اما همه اینها در حد گزارش نویسی و گزارش‌دهی باقی مانده و هنوز هیچ اقدام مناسبی در جهت اصلاح انجام نشده است.

۴۵ دقیقه منتظر تاکسی با سندی خراب!

پایتخت‌نشینان از این بلبلیشوی پیش آمده و بی‌نظمی تاکسی‌داران عاصی شده‌اند. هر روز کارمندان و کارگران زیادی، حوالی صبح و همچنین عصر در صف‌های طولانی می‌مانند تا بلکه تاکسی‌ها و ون‌ها بیایند و آنها را به مقصد برسند اما زمان زیادی را معطل می‌شوند. در پاییز امسال فقط ۴۶۹ گزارشی برای کمبود تاکسی در برخی مسیرها از سوی شهروندان به سامانه ۱۲۷ پلاس گزارش شده است. یکی از این مسافران که هر روز برای رفتن به محل کار و بازگشت به خانه از تاکسی استفاده می‌کند به «جوآن» می‌گوید:

تاکسی‌هایی می‌توانند کمبود اتوبوس و مترو را تا حدی جبران کنند و کمک‌حال شهر باشند، اما بی‌سروسامانی و خدمت‌رسانی پرعیب و پراشان، سبب شده است آنها به جای اینکه باری از دوش حمل‌ونقل عمومی بردارند، خود تبدیل به یک معضل جدی شوند؛ برخی رانندگان تاکسی به جای مسافر کشی از پلاکی که در اختیارشان است، سوءاستفاده می‌کنند. از طرفی، عمده تاکسی‌های پایتخت فرسوده هستند؛ هم سر و صدای زیادی دارند و هم دود سیاهی از آگزوزشان بیرون می‌آید، انگار که عزم‌شان را برای آلوده کردن شهر جزم کرده‌اند، اما علت این وضعیت پیش آمده چیست؟ پاسخ روشن است: ایرادات و نواقصی جدی در سازمان تاکسیرانی تهران وجود دارد که فایده وجودی‌اش را از بر سؤال برده است؛ سازمانی که بارها و بارها سوالاتی را از آن پرسیده‌ایم اما حاضر به پاسخگویی نبوده است، به همین دلیل سوءمدیریت پیش آمده در کنار پاسخگو نبودن مسئولان نشان می‌دهد اصلاً شاید نبود این سازمان بسیار بهتر از بودنش باشد.

او اطمینان می‌دهد که سازمان تاکسیرانی هیچ کاری با تاکسی‌داران بی‌مسافر ندارد!

پیش از این «جوآن» در این رابطه گزارشی را نوشته بود، حتی دوربین صداوسیما هم سریعاً برخی از این تاکسی‌بغیر، یه مسافر هم نزن!

خرید تاکسی برای استفاده شخصی، اصلاً کار سختی نیست. با یک جست‌وجوی ساده در آگهی‌های اینترنتی فقط ۸۰۰ آگهی از خرید و فروش تاکسی در تهران پیدا می‌شود. به طور تصادفی با یکی از آگهی‌دهندگان تماس می‌گیرم. مرد جوان در پاسخ به این سؤال که آیا می‌توانم بعد از خرید خودروی تاکسی بدون اینکه مسافر کشی کنم، وارد طرح ترافیک شوم، می‌گوید: «اصلاً خود من هم همین کار را کرده‌ام.» می‌گویم: «مگر تاکسیرانی یک خط را برای مسافر کشی برام تعیین نمی‌کند، اگر آنجا نروم و مسافر کشی نکنم، امتیاز تاکسی باطل نمی‌شود؟» می‌گوید: «نه هیچ‌کس نمی‌تواند شما را با زور به خط تاکسی ببرد و بگوید باید مسافر کشی کنید، خیال‌تان راحت باشد. خودم پنج سالی می‌شود که صاحب این تاکسی هستم و اصلاً مسافر کشی نکردم. هیچ‌کس هم کاری به کارم نداشته است.» بعد از پایان مکالمه با یکی دیگر از صاحبان آگهی فروش تاکسی تماس می‌گیرم. شخص آگهی‌دهنده چندین تاکسی برای فروش دارد. می‌سند، پژو ۴۰۵ و پراید، قیمت‌های‌شان با یکدیگر متفاوت است؛ از ۱۸۰ تا ۴۳۰ میلیون تومان. صاحب آگهی که یک خانم است، می‌گوید: «هر کدام از این خودروها را که بخرید می‌توانید وارد طرح آلودگی هوا و طرح ترافیک کنید بدون هیچ محدودیتی در شهر تردد کنید.» می‌پرسم: «هی خواهم خیالم از خرید تاکسی راحت باشد، مبادا چند روز بعد سازمان تاکسیرانی به دلیل اینکه مسافر کشی نمی‌کنم با من برخورد کند.» می‌گوید: «تا امروز این اتفاق نیفتاده یا حداقل من ندیده‌ام. تا این لحظه به هر کسی که تاکسی فروخته‌ام به راحتی در شهر رفت‌وآمد داشته و حتی از سهمیه بنزین تاکسی‌داران هم استفاده کرده است.»



زیر دره‌بین

حیران در گردنه فرودگاه!

مجنا حسینی

مسافران فرودگاهی بعد از اینکه از پایانه خارج می‌شوند و می‌خواهند برای رفتن به مقصدشان تاکسی بگیرند با مشکلات زیادی مواجه می‌شوند؛ تاکسی‌های اینترنتی درخواست مسافر را تأیید نمی‌کنند و کرایه تاکسی‌های فرودگاهی هم گران تعیین می‌شود. طبق گزارش‌های منتشر شده کرایه این تاکسی‌ها برای مسیرهای نیم‌ساعته ۵۰۰ تا ۷۰۰ هزار تومان است. فرودگاه شیبه سرگردانه می‌ماند، مسافر دستش به هیچ چیز بند نیست و در حالی که ناچار است از خدمات فرودگاهی استفاده کند، باید هزینه گزافی را بابتش بپردازد. یکی از این خدمات، استفاده از تاکسی‌های فرودگاهی است.

مسافران در حالی که می‌دانند کرایه این تاکسی‌ها گران است، اما ناچار به استفاده از آن هستند. یکی از شهروندان در این رابطه می‌گوید: «هفته گذشته ساعت ۲۲:۳۰ شب بود که هوا پیمای‌هایمان در فرودگاه نشست. بعد از اینکه جمدانم را برداشتم، درخواست تاکسی اینترنتی دادم. قیمت ۲۵ هزار تومان بود و منطقی به نظر می‌رسید، اما اینکه چندین خودروی فعال روی نقشه نشان داده می‌شد، هیچ‌کس این سفر را تأیید نمی‌کرد. بعد از ۱۰ دقیقه گزین «عجله دارم» را زدم و این بار قیمت سفر ۱۷۰ هزار تومان شد، اما باز هم هیچ‌یک از راننده‌ها سفرم را تأیید نکردند. یکی از رانندگان تاکسی فرودگاه که دید گوشی به دست منتظر تأیید راننده ماند، نزد یکم شد و گفت: «خودت را خسته نکن، آن تاکسی‌هایی که می‌بینی خود ما هستیم، هیچ کدامان سفرت را تأیید نمی‌کنیم تا بروی و از دکه تاکسی قبض بگیر.» چند دقیقه‌ای منتظر ماندم وقتی هیچ راننده‌ای سفرم را تأیید نکرد، سراغ دکه درخواست تاکسی رفتم. اما صادرکننده قبض برای همان مقصدی که می‌خواستم بروم، ۲۶۰ هزار تومان خواست!»

این در حالی است که نرخ کرایه تاکسی‌ها هر ساله در شوروی اسلامی شهر تهران تصویب می‌شود و امسال نیز ورودی برای تاکسی‌های مهرآباد ۲۵ هزار تومان در نظر گرفته شده است. البته به ازای هر کیلومتر پیمایش هم هزار و ۴۵۸ تومان باید مسافران پرداخت کنند. همچنین در ساعات اوج ترافیک برای تشریح رانندگان تاکسی به سفر تا سقف ۵۰۰ در صد نرخ کرایه‌ها قابل افزایش است؛ نرخی که بعید به نظر می‌رسد در تمام تاکسی‌های فرودگاهی رعایت شود، چه پس باید کرد؟ به طور حتم نظارت دقیق و کامل سازمان تاکسیرانی مانع بروز چنین تخلفات آشکاری خواهد شد. از طرفی اگر سامانه‌ای برای تعیین نرخ تاکسی‌ها ایجاد شود تا در شرایط مختلف ترافیکی آب و هوایی قیمت‌ها را نشان دهد، مسافران می‌توانند به صورت شفاف، قیمت‌ها را ببینند و درباره آن تصمیم بگیرند. در چنین شرایطی تخلفات تاکسی‌داران به حداقل می‌رسد و حق مسافران کمتر ضایع خواهد شد.

درستی و دقیق مشخص شود اما این کار نیز انجام نمی‌شود.»

پورنیا سامانه اتوبوسرانی را با تاکسیرانی مقایسه می‌کند و می‌گوید: «در سامانه اتوبوسرانی، کرایه مشخص است و خط مسافربری آن هم تعیین شده است. شما به هیچ عنوان نخواهید دید که یک اتوبوس که باید در شمال شهر مسافربری کند، تصمیم بگیرد به جنوب شهر برود، اما در خصوص تاکسی‌ها این کار انجام می‌شود. از طرفی هیچ راننده اتوبوسی، کرایه بیش از حد اعلام شده را دریافت نمی‌کند، دلیل آن هم نظارت دقیق بر عملکرد اتوبوس‌هاست و اینکه اتوبوس، شخصی نیست تا افراد در جهت منافع خودشان از آن استفاده کنند.»

این کارشناس مدیریت شهری می‌گوید: «معاونت حمل‌ونقل و ترافیک باید در نقاطی که هیچ ایستگاه اتوبوس و مترویی وجود ندارد، ایستگاه تاکسی یا ون در نظر بگیرد تا بخشی از کمبودهای حمل‌ونقل عمومی جبران شود. از طرفی نظارت بر ناوگان تاکسیرانی باید دقیق و مداوم باشد تا پس از این شاهد هیچ تخلفی از سوی رانندگان تاکسی نباشیم و میزان گزارش تخلفات به حداقل برسد.»

نظارتی بر تاکسی‌ها نیست

محمدعلی پورنیا، کارشناس مدیریت شهری در رابطه با مشکلات شهروندان برای استفاده از تاکسی در تهران به «جوآن» می‌گوید: «تعدادی از شهروندان هر روز از تاکسی‌های شهری استفاده می‌کنند اما با مشکلات زیادی مواجه می‌شوند. به نظر می‌رسد در تاکسیرانی هیچ قاعده و قانونی وجود ندارد که تاکسی‌ها از آن پیروی کنند.»

او ادامه می‌دهد: «در حالی که یک برچسب بزرگ روی شیشه تاکسی زده شده و ابتدا و انتهای خط را برای‌شان مشخص کرده، اما عمدتاً این مبدأ و مقصد تعیین شده، هیچ ربطی به مسیری که تاکسی در آن قرار دارد و مسافر را جابه‌جا می‌کند، ندارد چرا که رانندگان به دلیل نبود نظارت کافی بر عملکردشان، می‌توانند آزادانه هر کجا که می‌خواهند بروند. از طرفی سال‌هاست گفته می‌شود تاکسی‌ها باید از تاکسیمتر استفاده کنند تا نرخ کرایه به



نظر کارشناس