

گفت‌وگوی «جوان» با رئیس کمیسیون حمل و نقل ترافیک شهر تهران درباره مشکلات اتوبوس و مترو

می‌دانم مردم ناراضی اند اما اتوبوس‌های ایرانی و چینی تا چند ماه دیگر می‌رسند

سال‌هاست مشکلات حمل و نقل عمومی تهران با وجود راهکارهای ارائه شده از سوی کارشناسان حل نشده باقی مانده است. چندین مسئول به سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری آمده و وعده حل مشکلات را داده‌اند، اما نتیجه کارشان به کمبود واگن‌های مترو و اتوبوس‌ها منجر شده که مشکلات زیادی را برای شهروندان ایجاد کرده است. امسال بودجه حمل و نقل عمومی پایتخت نسبت به سال گذشته ۰۳ درصد رشد کرد تا وضعیت حمل و نقل عمومی را بهبود بخشد، ولی به نظر می‌رسد آنطور که باید و شاید از این بودجه به درستی استفاده نشده است. البته نمی‌توان منکر نگارش قراردادهایی شد که در داخل و خارج از کشور نوشته شده‌اند تا وضعیت را بهبود بخشند، اما همه اینها فعلاً روی کاغذ انجام شده است و تا عمل فاصله زیادی دارد. حالا شهروندان چشم‌انتظار سهولت استفاده از مترو و اتوبوس مانده‌اند و مشخص نیست این انتظار تا چه زمانی ادامه پیدا کند. «جوان» به منظور بررسی وضعیت موجود حمل و نقل عمومی و مشکلاتی که در این زمینه وجود داشته و دارد با سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون حمل و نقل ترافیک شهر تهران گفت‌وگو کرده است.



در خصوص مترو

۳۲۰ کیلومتر خطوط داریم

و جزو برترین‌ها در میان

کشورهای منطقه هستیم.

مشکل اصلی مان

کمبود ناوگان است که طی پنج سال

آینده و در طول آن بر تعدادش

افزوده خواهد شد.

یادداشت



جای خالی مسئولان در صف‌های اتوبوس و مترو

از بازنستگان و از کارافتادگان نیز در آنجا حضور دارند و ناچارند شهر را زیر پا بگذارند تا از محلی که اندکی قیمتش با جیب آنها همخوانی دارد، خرید کنند.

حرف زدن راحت است، شاید اصلاً برخی مدیران شهری متوجه این ایرادات نباشند، بنابراین کافی است آنها ۱/۵ ساعت در یک ایستگاه اتوبوس به انتظار بنشینند تا معنای سرمای استخوان سوز و انتظار اعصاب خردکن را درک کنند. هر چند بعید است رنج چنین کاری را به جان بخرند البته معضل کمبود اتوبوس و قطار مترو، تنها مختص میدان آرژانتین، میدان امام خمینی (ره) یا متروی میرزا شیرازی زده‌اند تا ببینند مسافران سمت آزادگان باید حداقل رده‌شان چهار یا پنج قطار را تماشا کنند و باز هم منتظر بمانند تا به زور، خودشان را لاپه‌لای جمعیت جای دهند؟ آن هم با انواع و اقسام توهین‌ها، چرا که هیچ ظرفیتی برای سوار شدن حتی یک مسافر هم نیست، اما چاره آن کسی که حتی بعد از سوار شدن به مترو، هنوز سه ساعت راه تا خانه دارد، چیست؟ او چند ساعت دیگر باید منتظر قطار خلوت بماند تا سوار شود؟

آنها که در مدیریت شهری، مسئولیت قبول کرده‌اند حتی یک بار برای نمونه در ایستگاه فردوسی یا امام خمینی (ره) یا آرژانتین به انتظار اتوبوس نشسته‌اند تا ببینند ۱/۵ ساعت انتظار برای رسیدن اتوبوس چه وضعیتی دارد؟ اگر از گرم‌زدگی تابستان بگذریم، مسافران حتماً زیر سرمای استخوان سوز مجاله خواهند شد، اما کاش فقط سرما باشد. این سرما نه تنها اعصاب آنها را به هم می‌ریزد که قرار است دیر به محل کار خود برسند بلکه احتمال انواع و اقسام بیماری‌ها را نیز تشدید می‌کند. حال بماند که تمام مسافران این خطاها، فقط افراد شافل نیستند و بسیاری

مردم در فصل سرما با وعده‌های بدون عمل برخی مدیران شهری بیخ زدند. صف‌های طولانی اتوبوس و ازدحام جمعیت برای مترو خلاف آن چیزی است که وعده‌اش را داده بودند. عمده مشکلات از آنجا نشئت می‌گیرد که آقایان مسئول از بطن جامعه دور هستند. آنها که از بدو ورودشان به ساختمان شهرداری بارها و بارها در خصوص افزایش ناوگان حمل و نقل عمومی می‌گفتند، کدام‌شان تا به امروز در ایستگاه‌های مترو حاضر شده‌اند مشکلات را از نزدیک ببینند؟ آیا آنها، یک روز، ساعت، روز، ساری به ایستگاه متروی میرزا شیرازی زده‌اند تا ببینند مسافران سمت آزادگان باید حداقل رده‌شان چهار یا پنج قطار را تماشا کنند و باز هم منتظر بمانند تا به زور، خودشان را لاپه‌لای جمعیت جای دهند؟ آن هم با انواع و اقسام توهین‌ها، چرا که هیچ ظرفیتی برای سوار شدن حتی یک مسافر هم نیست، اما چاره آن کسی که حتی بعد از سوار شدن به مترو، هنوز سه ساعت راه تا خانه دارد، چیست؟ او چند ساعت دیگر باید منتظر قطار خلوت بماند تا سوار شود؟



نداشته است، مثلاً چندصد دستگاه اتوبوس‌های دو کابینه در حال خوردن است که با تعمیرات جزئی یا کلی می‌تواند وارد چرخه خدماتی شود. این را در جلسه ماه گذشته شورای شهر تذکر داده‌ام تا شهرداری به آن توجه و مسئله تعمیرات را جدی‌تر دنبال کند.

شما به ۱۲۹۵ اتوبوسی اشاره کردید که وارد چرخه حمل و نقل شده اما این تعداد اتوبوس در ۲۰۳ خط مسافربری گم شده است. علت کند پیش رفتن تحول در حمل و نقل عمومی را چه می‌دانید؟ چه کسانی در این رابطه مقصر هستند؟

بخشی از این مشکل پیش آمده به سال‌های قبل و چهار سال دوره مدیریت شهری پنجم بازمی‌گردد که طی مدت فعالیت خود، تنها ۱۲۰ اتوبوس خریداری کردند، این در حالی است که اتوبوسرانی تهران برای به ثبات رسیدن سالانه هزار دستگاه جدید نیاز دارد تا توزیع همگن در آن صورت گیرد، اما وقتی طی چهار سال، این تعداد اتوبوس مورد نیاز وارد خطوط اتوبوسرانی نشده جبران آن سخت‌تر می‌شود، البته ما چندین بار در شورای شهر از مسئولان شهرداری مطالبه کردیم که زمان را به هیچ عنوان از دست ندهند و به کارهای شان در این رابطه سرعت بیشتری بخشند، اما خب اگر بخواهیم منصفانه به ماجرا نگاه کنیم، تشریفات اداری و محدودیت‌های سازندگان چه داخلی و چه خارجی نیاز به زمان دارد.

بله اما مدیران شهری اینها را می‌دانستند و مسئولیت قبول کردند. اینکه مدیران دوره قبلی مقصر هستند برای شهروندان قانع کننده نیست. شما به عملکرد فعلی مدیران شهری در رابطه با حمل و نقل عمومی چه نمره‌ای می‌دهید؟

برای نمره دادن مهم این است که از چشم چه کسی به عملکرد مدیران شهری نگاه می‌کنیم. اگر بخواهم از چشم مردم به این ماجرا نگاه کنم، واقعاً حمل و نقل عمومی در تهران نمره قبولی ندارد و مردود می‌شود، اما اگر از نظر مسائل درون سازمانی به آن نگاه کنم و تلاش‌هایی را که در این زمینه انجام شده است، ملاک قرار دهم، نمره بالاتری بخواهم داد چرا که به‌شخصه پیگیر بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی در تهران هستم و می‌دانم مدیران شهری قراردادهایی را بستند و اما بنا به دلایلی، تعدادی از این قراردادها فسخ شد.

حمل و نقل عمومی سبب وقفه در انجام کارها شد؟

بله، اما به هر حال اقدامات ۱۴۰۱ هم نمی‌توانست محصول چشمگیری داشته باشد. همانطور که در پاسخ سؤالات قبلی گفتم، در سال ۱۴۰۲ بیش از ۲۷ هزار میلیارد تومان فقط به بخش حمل و نقل اختصاص یافت؛ بودجه‌ای که چندین برابر بودجه شهرهای بزرگ کشور محسوب می‌شود. همچنین ماهانه و مرتب از شهرداری تهران توضیح می‌خواهم که چقدر کار را جلو برده‌اند. نگاه شورای شهر به حل مسئله حمل و نقل عمومی یک نگاه جدی است، البته می‌دانم این توضیحات برای مردم کافی نیست چرا که آنها، کارها و نتیجه کار را می‌خواهند. نمی‌شود به آنها بگوییم صبر کنید ما در حال مذاکره با چین هستیم و تحمل کنید تا اتوبوس‌ها برسد! اما خب شورای شهر عزمش را جزم کرده است کسری پیش آمده در سامانه اتوبوسرانی و مترو را جبران و مشکل حمل و نقل عمومی شهر را تا حدی حل کند.

اگر مدیران شهری خودشان هر روز از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنند و مشکلات مردم را از نزدیک ببینند، درک بیشتری از وضعیت خواهند داشت. نظر شما چیست؟

هر چند استفاده هر روزه مدیران از حمل و نقل عمومی اتفاق خوبی است اما معنایش این نیست که اگر کسی سوار اتوبوس و مترو نشد، نمی‌تواند مشکلات شهروندان را درک کند. بدون شک آنها می‌توانند از طریق مطالعات، گزارشات واحدهای متعدد و حتی گلابه‌های شهروندان به این مسئله پی ببرند و بی‌وقفه برای حل مشکلات حمل و نقل و ترافیک تلاش کنند.

مسافران مترو می‌توانند تهران می‌گویند سرفاصله قطارها طولانی است و در برخی ساعات روز هنگام استفاده از مترو در ازدحام جمعیت حال شان بد می‌شود. شما وضعیت مترو را چطور ارزیابی می‌کنید؟

در برنامه‌های سالانه شورا تأکید بر تکمیل خطوط مترو داشتیم؛ خطوطی که عمده ایستگاه‌هایش ساخته شده و درصد قابل توجهی از آن، پیش رفته اما نیمه‌تمام باقی مانده است و باید تکمیل شود. اینکه سرفاصله قطارها کمتر نشده و مسافران زمان زیادی را منتظر می‌مانند، به کسری ناوگان مترو برمی‌گردد. از روز اول



در سال ۱۴۰۱ تحولات مدیریتی در حوزه حمل و نقل و ترافیک

صورت گرفت. مدیران زیادی رفتند و جای شان مدیران دیگری

آمدند. این در شرایطی است که عمده مدیرانی که بر سر کار

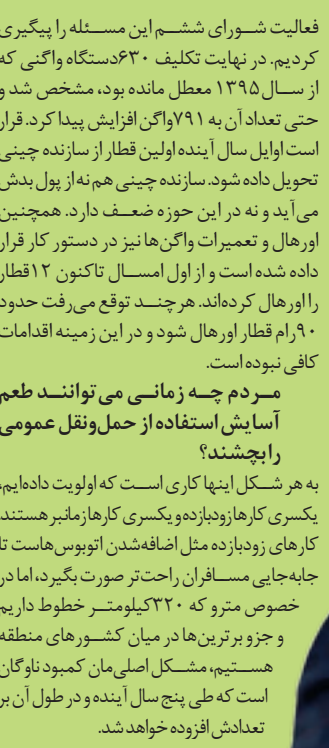
آمدند، آشنایی لازم را با کار نداشتند، اما وقتی به سال ۱۴۰۲

رسیدیم، شرایط بهتر شد و برنامه‌ریزی بهتری صورت گرفت

فعالیت شورای ششم این مسئله را پیگیری کردیم. در نهایت تکلیف ۶۳۰ دستگاه واگنی که از سال ۱۳۹۵ معطل مانده بود، مشخص شد و حتی تعداد آن به ۷۹۱ واگن افزایش پیدا کرد. قرار است اوایل سال آینده اولین قطار از سازه چینی تحویل داده شود. سازه چینی هم تا از پول بدش می‌آید و نه در این حوزه ضعف دارد. همچنین اوهرال و تعمیرات واگن‌ها نیز در دستور کار قرار داده شده است و از اول امسال تاکنون ۲ قطار ۹۰متری قطار اوهرال شود و در این زمینه اقدامات کافی نبوده است.

مردم چه زمانی می‌توانند طعم آسایش استفاده از حمل و نقل عمومی را بچشند؟ به هر شکل اینها کاری است که اولویت داده‌ایم. یکسری کارها زودبازده و یکسری کارها زمانبر هستند. کارهای زودبازده مثل اضافه شدن اتوبوس‌هاست تا جابه‌جایی مسافران راحت‌تر صورت بگیرد. اما در خصوص مترو که ۳۲۰ کیلومتر خطوط داریم و جزو برترین‌ها در میان کشورهای منطقه هستیم، مشکل اصلی مان کمبود ناوگان است که طی پنج سال آینده و در طول آن بر تعدادش افزوده خواهد شد.

خب اینها سرعت کار را گرفت. چه مشکلاتی مانع بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی در شهر شد؟ اولین مسئله اینکه در سال ۱۴۰۱ تحولات مدیریتی در حوزه حمل و نقل و ترافیک صورت گرفت. مدیران زیادی رفتند و جای شان مدیران دیگری آمدند. این در شرایطی است که عمده مدیرانی که بر سر کار آمدند، آشنایی لازم را با کار نداشتند، اما وقتی به سال ۱۴۰۲ رسیدیم، شرایط بهتر شد و برنامه‌ریزی بهتری صورت گرفت. پس در واقع ناآشنایی مدیران به مسئله



خوب اینها سرعت کار را گرفت. چه مشکلاتی مانع بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی در شهر شد؟ اولین مسئله اینکه در سال ۱۴۰۱ تحولات مدیریتی در حوزه حمل و نقل و ترافیک صورت گرفت. مدیران زیادی رفتند و جای شان مدیران دیگری آمدند. این در شرایطی است که عمده مدیرانی که بر سر کار آمدند، آشنایی لازم را با کار نداشتند، اما وقتی به سال ۱۴۰۲ رسیدیم، شرایط بهتر شد و برنامه‌ریزی بهتری صورت گرفت. پس در واقع ناآشنایی مدیران به مسئله