

چراغ

۶۳۷ ضمیمه اجتماعی روزنامه اطلاعات
دوشنبه ۱۶ مهر ۱۴۰۲ - سال نودونهم - شماره ۲۸۷۷۹

در باره شبکه حمل و نقل عمومی

مرا به خانه ام ببر!



کرامت گمشده

باشگاه پرنده آبی

میدان مشق



ارمان زمان فشمی

شیر قهوه‌ها را پاک کن!

چندسال پیش، یک شهروند الجزایی در اتریش، موقع حضور در مترو مسافری را می بیند که به نظرش آشنا می آید. او متوجه می شود آن مسافر آشنا، الکساندر فاندربلن، رئیس جمهور اتریش است که با مترو سر کار می رود! عکس سلفی که آن شهروند الجزایی با رئیس جمهور اتریش گرفت، در اینترنت پربازدید شد.

سال گذشته ویدئویی از صادق خان، شهردار لندن منتشر شد که با مترو در حال تردد برای رسیدن به محل کار خود بود. فیلم حضور جاستین ترودو، نخست وزیر کانادا در مترو و معاشرت او با مردم نیز بازخوردهای زیادی داشت. مواردی از این دست باز هم وجود دارد. در ایران اما حضور مسئولان در مترو عموماً محدود می شود به بازدید از خط تولید واگن ها یا افتتاح ایستگاه های جدید. شاید راز باز نشدن گره مشکلات حوزه حمل و نقل عمومی هم همین باشد.

مقام مسئولی که خودش سوار بنز شود و به مردم توصیه کند از خودروهای ساخت داخل کشور استفاده کنند، مردمی نیست. مسئولی که خودش با خودروی شاسی بلند شیشه دودی و اسکورت پلیس که راه را برایش باز می کند این طرف و آن طرف برود، نمی تواند عمق فاجعه ترافیک را درک کند. کسی که در عمرش یک بار هم سوار اتوبوس و مترو نشده باشد چطور می تواند مشکلات این حوزه را برطرف کند؟

فیلمی از مارک روت، نخست وزیر سابق هلند در اینترنت وجود دارد که موقع ورود به پارلمان، لیوان شیرقهوه اش روی زمین می ریزد و او شخصاً تی را از کارکنان آنجا گرفته و زمین را پاک می کند. کاش مسئولان ما هم یک بار خودشان، مسئولیت پاک کردن اشتباهاتشان را برعهده می گرفتند، مثلاً سوار اتوبوس و مترو می شدند تا بدانند در شبکه حمل و نقلی که ساخته اند به مردم چه می گذرد، آن وقت شاید بهتر می توانستند تصمیم بگیرند!

از آنجا که انسان امروزی برای تردد در شهر و روستا و رسیدگی به کار و امور روزمره خود از وسایط نقلیه گوناگونی استفاده می کند، پرداختن به موضوع حمل و نقل، یکی از مباحث پرتکرار در شبکه های اجتماعی است. «عماد» اعتقاد دارد: «[استفاده از] وسایط حمل و نقل عمومی، یکی از خاص ترین موقعیت های اجتماعی است که هر روز تجربه اش می کنیم. آدم ها از گروه های مختلف جامعه، کنار هم شانه به شانه، بدون این که با هم حرف بزنند منتظرند به جایی که می خواهند برسند. اکثر آدم ها هم می دانند چطور رفتار کنند که موقعیت، عجیب و غریب به نظر نیاید.» «مهران» پاسخ داده: «ولی من عاشق آن لحظه هایی هستم که موقعیت عجیب و غریب می شود، مثلاً یک بچه به شدت گریه می کند و مادر پدر از ساکت کردنش عاجزند یا یک فروشنده شروع می کند به همه لواشک مجانی دادن یا یک نوازنده می آید به آدم ها گیر می دهد که آهنگ درخواستی بگویند. آنجاست که فقط باید بنشین و عکس العمل ها را ببینی.» شاید وسایط نقلیه عمومی به نوعی کارگاه جامعه شناسی هم باشند. خیلی وقت ها می بینیم رانندگان تاکسی به تفسیر و تحلیل وقایع روز مشغولند و دیگران هر کدام به وسع خودشان در این بحث ها شرکت می کنند. کاربر «اس ایچ» نوشته: «در ایران که بودم یک ترم کامل هر هفته سه شب سوار قطار می شدم، به تهران می رفتم و پنج شب سه برمی گشتم، هر هفته با دو سری آدم جدید در قطار آشنا می شدم و با آن ها حرف می زدم. خیلی تجربه خوبی بود.»

در اغلب بحث های درون تاکسی و اتوبوس و مترو، فاعل جملات، مجهول است. مردم از «آن ها» شاک می اند، بدون این که مشخصاً بگویند منظورشان چه کسانی هستند! «فاطمه قاسمی» با به اشتراک گذاشتن این تصویر نوشته: «ده سال است (از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۳) که وضعیت حمل و نقل عمومی متروی کرج از ساعت ۶ بعد، این است و ذره ای بهتر نشده. ده سال... یک خدمت شهری ساده را نمی توانند درست کنند.»



«سیمین رفعتی» خطاب به جناب حسین آخانی، استاد و فعال محیط زیست، نامه سرگشاده بلندبالایی نوشته: «من با صدای قطار بزرگ شده ام. سیاستی که راه آهن را در این کشور به حاشیه برد و تمام انرژی خود را صرف توسعه جاده ها و اتوبان ها کرد حالا چاره ای ندارد [جز این که] به مردم بنزین مجانی بدهد تا آن را در جاده های شمال به دی اکسید کربن تبدیل کنند. اگر می خواهید مصرف بنزین را کم کنید، حتی یک متر جاده دیگر نسازید. هرچه پول دارید خرج توسعه حمل و نقل عمومی و راه آهن کنید. پول های بلوکه شده در چین را به جای سدسازی و خرید اعطینا خرج توسعه راه آهن کنید. من علی رغم اختلافات عمیقی که با زاکانی شهردار تهران دارم، ولی خرید دومیلیارد دلار اتوبوس و ون برقی را اقدام جسورانه ای می دانم که با همه اشکالاتش، آسیب ۱۰ درصد ساخت پل صدر در زمان شهردار قبلی نیست. بنا بر گفته آقای حقانی، عضو وقت شورای شهر، برای ساخت آن پل دو میلیارد دلار از جیب شهروندان هزینه شد تا بالا شهری ها بنزین مفت بسوزانند.» «اردبیهشتی» یک درخواست شخصی از مسئولان دارد: «تورا به خدا اتوبوس های شهرک کوثر را بیشتر کنید. کرایه ماشین ها بیداد می کند. مدارس باز شده اند و من که سه دانش آموز دارم، نگران رفت و آمدشان به مدرسه و نبود اتوبوس در این شهرک هستم. هزینه سرویس برایم زیاد است.» البته همه خطوط حمل و نقل شهری نیاز به توجه مسئولان دارند.

با وجود تمامی انتقادات، برخی کاربران همچنان به دفاع از استفاده از وسایط حمل و نقل عمومی پرداخته اند. کاربری با نام مستعار «MO» گفته: «فقط سه گروه از آدم ها را دیده ام که تاکسی گرفتن را با کلاس تر از استفاده از حمل و نقل عمومی می دانند: ایرانی ها، اروپای شرقی و آمریکا شمالی چی ها!»

«آرمین» نوشته: «برعکس تصور عام، افزایش قیمت بنزین باعث کاهش تورم می شود، خصوصاً در حوزه خودرو و صنایع وابسته. فکر کنید قیمت بنزین از فردا ۹۰ هزار تومان شود، عملاً برای هیچ کس استفاده از خودرو صرف ندارد، قیمت خودرو تقریباً به صفر می رسد، قیمت ها در بازارهای وابسته به شدت افت می کند. سوال پیش می آید که هزینه حمل و نقل چطور می شود؟ سوخت مصرفی فعلی به بخش حمل و نقل تجاری و عمومی منتقل می شود. به دلیل افت قیمت خودرو، خودروهای باکیفیت و مصرف سوخت پایین استفاده می شوند، خلوتی خیابان ها مصرف سوخت را بیشتر کاهش می دهد. سالی ۲۰ هزار نفر به دلیل آلودگی هوا فوت نمی کنند، هزینه بهداشت و درمان مربوط به بیماری های تنفسی به شدت کاهش پیدا می کند، ولی افسوس که مافیای خودرو و بنزین هیچ وقت اجازه افتادن چنین اتفاقی را نمی دهد.»

اما خیلی ها بالا جبار از شبکه حمل و نقل عمومی استفاده می کنند. «خسته دل تنها» نوشته: «در ماه گذشته دومیلیون تومان پول اسنپ دادم. با آن دومیلیون، کمی از بار قسط هالم کم می شد، نمی شد؟ پس از این به بعد، سلام بر مترو! سلام بر حمل و نقل عمومی!» «زهرا» معتقد است: «رفت و آمد با حمل و نقل عمومی به خصوص اتوبوس، یعنی تمرین صبوری.»

«سوننا» پیشنهاد داده: «حالا که ماه مهر شده به نظرم یک کلاس برای استفاده صحیح از حمل و نقل عمومی در مدارس و دانشگاه ها بگذارند. وی خسته است از افراد نابلد در حمل و نقل عمومی!»

«ژوپین دار» اعتراض دیگری دارد: «تا هوا کمی خنک می شود کل سیستم حمل و نقل عمومی، دم و دستگاه تهویه هوایشان را خاموش می کنند. بعد که دوباره هوا گرم می شود تا بیابند باز تصمیم بگیرند که روشنش کنند، دو سه روز طول می کشد، ملت هم باید این وسط آب پز بشوند.»

«زی» شاک می کند: «کرامت انسانی ام در حمل و نقل عمومی از بین می رود و زمانم در ترافیک.»

«هدیه» هم موافق است: «تردد در متروی تهران، آدم را از شأن و منزلت انسانی اش دور می کند، دیوانه شدم.»

«ماهانیوم» توضیح داده: «کافی است در مترو قیافه یک نفر را نگاه کنی تا تمام امید و آرزوهای توی دلت پرپر شوند، احساس می کنی همیشه در این گرداب بدبختی باقی می مانی و هر لحظه بیشتر به پایین کشیده می شوی، حتی تصویر خودم توی شیشه.»

«جلال پرک» توضیح بیشتری داده: «سال ۱۳۹۳ برای کاری چند روزی در تهران بودم. در ایستگاه صادقیه به خاطر تفکر «زشته هل بدم و حمله کنم به سمت قطار کرج» دو قطار را از دست دادم، بعد فهمیدم باید این اداها را کنار بگذارم و مثل بقیه به زور خودم را در قطار جا کنم. یک سری از چیزهای تهران واقعا سخت است، [تحمل] ترافیک و شلوغی اش اعصاب قوی می خواهد.»

«سرکش» تصویر دقیق تری از داخل اتوبوس و مترو ارائه داده: «خستگی در حد جنون آدم هایی که می دانی نه زمان و نه پول استراحت دارند، بیمارهای روانی، فحاشی، کودکان کار، بودن وسط زندگی آدم ها موقع تلفن زدنشان و دیدن اشک و گریه، نگاه های خالی و پوچ، سرمایه گذاری روی صندلی کسی که زودتر پیاده می شود، ترس جا ماندن به خاطر شلوغی، تهویه خراب خط تجریش - کهریزک... تنفر از لمس آدم ها، ترس دزدیده شدن گوشی دوزاری ات، نگاه خیره یک مرد، نوزادی که دارد میله را لیس می زند، پستانکی که روی زمین می افتد و مادر آن را به دهان بچه برمی گرداند تا بچه ساکت شود، احمقی که توی صورت سرفه می کند و ماسک ندارد، دعوا یا اتباع به خاطر صندلی، دعوا سر آمدن مرد به قسمت زن ها و فحش دادن به هر کسی که موافق بودنشان است، تکرار الفاظ رکیک توسط فروشنده به فروشنده، فروشنده به مسافر، صدای بلند موسیقی مزخرف و سردرد، مسافر لعنتی که می خواهد با یک نفر حرف بزند و مغز همه را می خورد... به نظرم اگر تحقیق کنند، معلوم می شود استفاده از وسایط حمل و نقل عمومی در ایران منجر به افسردگی خواهد شد.» «جادی» تذکر داده: «دقت کنید که اسنپ و تپسی و... جزو حمل و نقل عمومی نیستند، چون آلودگی بیشتری از خودروی شخصی ایجاد می کنند، هم به خاطر کم کیفیت تر بودن خودروها و هم به این خاطر که باید از جای دیگری به مسیر شما بیایند و شما را برسانند و بعد به مسیر یک نفر دیگر بروند.»

«دلبر که جان افزود از او» نوشته: «این روزها تردد در نقطه نقطه تهران دشوار است. حتی توی آخرین مدل ماشین هم که باشی، در صف چندین کیلومتری ترافیک اسیر می شوی.» «علی پیرحسین لو» این تصویر عجیب را بازنشر کرده و گفته: «این صحنه مربوط



به متروی تهران است، حرکت قطار با دری که باز است و دارای نقص فنی! اگر خدای نکرده فردا سانحه ای رخ داد کسی نکوید هیچ مشکل ایمنی وجود نداشت و صرفاً یک حادثه بود.»

«امیررضام» حقیقت دیگری را به اشتراک گذاشته: «وقتی قرار است از وسایط حمل و نقل عمومی استفاده کنی لباس اتو کردن معنی ندارد.»

«خط قرمز باریک» نوشته: «بی آر تی و مترو دارند از جمعیت می ترسند و هر بار که واردشان می شوی معلوم نیست چیزی از تو بزدند یا نه، بعد توصیه مسئولان و پولدارانی که سالی یک بار هم سوار مترو و بی آر تی نمی شوند به مردم عادی این است که از وسایط حمل و نقل عمومی استفاده کنید!»

گفتگو با مریضه باریکانی، مدیرعامل انجمن حمل و نقل پاک و پایدار کاستی‌های طرح جامع حمل و نقل تهران

مریم مرتضوی نسب



سیستم حمل و نقل عمومی ما خسته و مریض است. مریضه باریکانی با بیان این جمله از معضلی سخن می‌گوید که قریب به اتفاق شهروندان تهرانی با گوشت و پوست خود احساس کرده و از آن رنجیده‌اند. او که سال‌هاست در وزارت راه و شهرسازی فعالیت کرده و مدیرکل دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل و نقل وزارت راه نیز بوده، امروز مدیرعامل انجمن حمل و نقل پاک و پایدار است و همچنان به فعالیت مشاوره‌ای خود با نهادهای بالادستی ادامه می‌دهد.

درباره کاستی‌های طرح جامع حمل و نقل تهران بگویید.

مشاوران ما سال‌هاست در حال تهیه طرح جامع حمل و نقل تهران و حومه هستند. در پاییز سال ۱۴۰۲ این موضوع به صحن شورا آمد و در کمیسیون‌ها و کمیته‌های تخصصی شورا مورد بررسی قرار گرفت ولی به سبب وجود اشکالات عمده، دوباره برگشت داده شد. در حال حاضر سازمان حمل و نقل و ترافیک شهری در حال بازنویسی و افزودن موضوعاتی به آن است.

این طرح ابهامات و کاستی‌های زیادی دارد، از جمله این که در بخش ریلی آن در قسمت‌هایی از شهر تهران، همپوشانی با خطوط مترو وجود ندارد. از سوی دیگر قسمت‌هایی را می‌بینیم که خطوط مترو در آنجا پوشش ۱۰۰ درصدی دارد. این موضوع اگر چه بر اساس عرضه و تقاضایی که وجود دارد توسط مشاور مورد بررسی قرار گرفته اما با توجه به توسعه آتی شهر و دگرگونی‌هایی که در آن رخ می‌دهد، می‌تواند دوباره بررسی شود.

نبود یک نگاه عمیق، نوین و پایدار به حمل و نقل و ترافیک در شهر تهران باعث شده همزمان هم به حمل و نقل خودرویی و هم به حمل و نقل عمومی توجه شود که این همزمانی، عملکرد هردو را خنثی می‌کند. روش درست این است که ما حمل و نقل عمومی را توسعه بدهیم و حمل و نقل خودرویی را هم به تناسب آن کاهش بدهیم و سختگیری کنیم که متأسفانه طرح جامع در این زمینه وارد نشده است. طرح جامعی که در صحن شورا به دست ما رسیده بود دارای مطالعات مربوط به خطوط تاکسیرانی نبود، همچنین مطالعات دوچرخه و خطوط عابر پیاده و موضوعات دیگری از این دست، در آن کامل نبود و ما به طور دقیق نمی‌توانستیم متوجه شویم که سطح پوشش آن به چه صورت است و قرار است به کدام سمت برویم.

طرح جامعی که در ابتدا مطالعه کردیم، سطح خیلی بالایی از پوشش را نشان می‌داد. در نظر داشته باشید که ما اگر بخواهیم سطح پوشش را با نرم‌افزار محاسبه کنیم می‌بینیم بالغ بر ۸۰ تا ۹۰ درصد تهران تحت پوشش متروست، در صورتی که امروز در سطح معابر خودرویی، همه جا ترافیک است و این نشان می‌دهد که صرف آن که در یک منطقه، ایستگاه مترو بزینم مشکل حمل و نقل عمومی را در آن منطقه حل نمی‌کند.

ما باید اقدامات بازدارنده را چه به لحاظ چیدمان کاربری‌ها و چه به لحاظ سختگیری‌ها برای استفاده از خودروی شخصی و همچنین برای ایجاد ظرفیت‌های بسیار زیاد دیگر برای حمل و نقلمان انجام بدهیم تا بتوانیم روی سطح پوشش اثر بگذاریم و آن را از یک برنامه صرف بیرون آورده و روی رفتار و عملکرد شهروندان اثر گذاری کنیم. وقتی ما سطح پوشش را خیلی بالا نشان بدهیم - که در طرح جامع هم همین طور بود - واقعیت به صورت دیگری نمود پیدا می‌کند؛ همان طور که امروز می‌بینیم عدم یکپارچگی بین ایستگاه‌های مترو و در کنار یک معبر خودرویی بودن، عملکرد مترو را ضعیف کرده و در نتیجه خیلی از مردم از حمل و نقل عمومی به خودروی شخصی روی آورده‌اند.

در بازنگری‌های صورت گرفته در این طرح، چقدر به تکنولوژی‌های روز و نظام‌های به‌روز حمل و نقلی توجه شده است؟

اگر منظور شما از تکنولوژی روز دنیا «آی‌تی‌اس» است و این که چقدر از طریق آن می‌توانیم در افزایش ایمنی و جذابیت برای حمل و نقل عمومی موفق شویم و چقدر از آن برای کاهش خودرومحوری و کاهش ترافیک بهره ببریم، من اثری نمی‌بینم. گرچه در مواقعی اندک اشاره‌ای به آن شده ولی آن گونه که مدنظر ماست و آن قدر که آی‌تی‌اس و هوش مصنوعی می‌تواند در بستر یک شهر هوشمند به حمل و نقل و مدیریت ترافیک کمک کند، چیزی ندیده‌ام.

وجود کاستی در این طرح از کجا آب می‌خورد؟

ما نمی‌خواهیم در این گفت‌وگو تخصصی، همه کم‌وکاستی‌ها را به گردن کسی یا ارگانی بیندازیم، همه ما در یک دایره هستیم که باید نگرش‌هایمان را به‌روز کنیم. در مواردی شاید نیاز باشد که مشاور، قدری از آنچه که بوده فاصله بگیرد و متدها و روش‌های روز را برای مدیریت ترافیک ارائه بدهد. در مواردی دیگر شاید خود کارفرما انتظاراتش درست و اصولی نباشد. در کل هنوز تفکر مدیران شهری این گونه است که به توسعه معابر خودرویی، ساخت بزرگراه و زیرگذر و روگذر و تقاطع هم‌سطح و غیرهمسطح افتخار می‌کنند. از آن طرف، هم به توسعه حمل و نقل مترویی و ساخت تراموا مفتخرند و هم به سراغ نهضت پارکینگ‌سازی می‌روند. خب این‌ها همدیگر را خنثی می‌کنند، چون در یک جهت نیستند. اگر می‌خواهیم حمل و نقل و ترافیک را در تهران مدیریت کنیم باید بتوانیم جلوی حمل و نقل شخصی را بگیریم، چون شهروند هوشمند است و به سراغ روشی می‌رود که برایش کمترین هزینه، کمترین زمان و بیشترین راحتی را دارد.

در کل ساختار مدیریتی ما چقدر در اجرای این قبیل طرح‌ها موفق بوده است؟

متأسفانه طرح‌های جامع و طرح‌هایی که از بالا برای لایه‌های پایین نوشته می‌شود چه در حوزه حمل و نقل و چه در حوزه شهری، سال‌هاست در دنیا منسوخ شده است؛ به این علت که با تغییرات مدیریت شهری، تهیه و اجرای طرح‌هایی مثل طرح جامع، درصد تحقق پایینی دارند. به نظر من ما خیلی نمی‌توانیم از طرح‌های جامع انتظار داشته باشیم که همه مسائل ما را حل کنند. مشکلات ما در این حوزه فقط به نبود و کمبود یا لازم‌الاجرا بودن طرح‌های بالادستی بر نمی‌گردد. ما در اجرای طرح‌های بالادستی هر چقدر هم که درست تهیه شده باشند مشکلات و چالش‌های زیادی داریم؛ نمونه عملی آن پیشنهاد تراموا روی کریدورهای پرتقاضا که همین الان «بی‌آرتی» در آن فعال است. معلوم نیست این دیدگاه‌ها و تفکرات از کجا می‌آید. اگر همین الان یک کریدور پرتقاضا داریم که بی‌آرتی می‌تواند به آن پاسخ بدهد و با قراردادن چند اتوبوس تازه‌نفس می‌توانیم آن مسیر را بیشتر و بیشتر پویا کنیم چرا باید برای ایجاد تراموا هزینه بیشتر بکنیم؟

نگاه‌های سلیقه‌ای در این گونه امور خیلی ضربه می‌زند. این‌ها موضوعاتی هستند که در صحن و در کمیسیون‌ها و کمیته‌های تخصصی شورا خیلی مورد بررسی و نقد قرار گرفته است. در نهایت می‌خواهم بگویم اگر چه اولویت در طرح جامع، حمل و نقل عمومی بوده اما جاهای دیگری هم دیدیم که اولویت با توسعه معابر خودرویی بوده است. شرایط در کل به گونه‌ای است که انگار اولویت در همه چیز هست و در تهران باید همه چیز داشته باشیم.

این همه چیز را داشتن، ما را به موفقیت نمی‌رساند. ما یا می‌خواهیم حمل و نقل پایدار داشته باشیم که باید شروع به توسعه حمل و نقل عمومی و مقابله با خودرو کنیم و یا می‌خواهیم همین همین روش را ادامه بدهیم که حمل و نقل عمومی و حمل و نقل شخصی را با هم توسعه بدهیم. در عمل نشان داده‌ایم آن چنان که به لحاظ مالی، اجرایی، فنی و مدیریتی، اسناد بالادستی و... به توسعه معابر خودرویی بهای می‌دهیم، به حمل و نقل عمومی بها نمی‌دهیم. در حال حاضر سیستم حمل و نقل عمومی ما خسته و مریض است و نیاز به ورود ناوگان‌های مترویی و اتوبوسی داریم. همچنین به یکپارچگی بیشتر حمل و نقل درون شهری و برون شهری نیازمندیم. وقتی در جایی، پارکینگ به تعداد زیاد ساخته می‌شود طبیعی است که منابع به این اهداف اختصاص پیدا می‌کند و ما از توسعه حمل و نقل عمومی باز می‌مانیم.



این طرح جامع که مشاورین و کارفرما خواهان بازنگری‌هایی در آن بودند، همان راه گذشته را می‌رود و تغییر نگرشی حتی به اندازه یک گام جدید در آن برداشته نشده و همان‌راه را ادامه می‌دهد. ممکن است در بعضی از امور در آن تغییراتی ایجاد شده باشد ولی چیزی که از قبل بوده ما را به اینجا رسانده و اگر قرار باشد همان طرح اولیه ادامه پیدا کند ۱۰ الی ۲۰ سال دیگر، دوباره با مشکلات حادثی نسبت به الان مواجه می‌شویم، مگر این که یک جراحی عمیق انجام دهیم و جلوی اشتباهات گذشته را بگیریم. در حال حاضر کارگاه‌های فعال زیادی در تهران برای توسعه معابر خودرویی و تقاطع هم‌سطح و غیرهمسطح داریم که آن‌ها هم در جای خود قابل بررسی هستند. اگر دقت کنیم می‌بینیم که خیلی از این کارگاه‌های فعال را هم می‌شود تعطیل کرد.

کم‌وکاستی‌های طرح جامع در حوزه مطالعات، بحث تقاضا و حمل و نقل خودرویی است. وقتی که نگاه یکپارچه، کامل و نوین به توسعه حمل و نقل در سطح شهر نداشته باشیم نتیجه‌اش همین می‌شود که هم توسعه خودرویی و هم توسعه حمل و نقل عمومی را می‌بینیم.

ما در ۳۰ الی ۴۰ سال گذشته در تهران، هم مترو را توسعه دادیم هم خودرو را اما به خاطر این که این کارها را موازی با هم انجام دادیم، نتوانستیم مشکل ترافیک را حل کنیم. الان در طرح جامع حمل و نقل نیز همین اشکال وجود دارد. در این طرح بالغ بر ۱۰ تقاطع غیرهمسطح پیشنهاد شده و برای ساخت آن، ردیف‌های بودجه زیادی به معاونت عمران داده شده است.



مریم مرتضوی نسب

با به نتیجه رسیدن طرح جامع حمل و نقل تهران به عنوان یکی از پروژه‌های استراتژیک و مهم این کلان‌شهر، گر‌های بسیاری از این شهر پر چالش گشوده خواهد شد.



مترو تهران پردیس، برنامه حمل و نقل خطوط A تا ۱۱ مترو تهران، حمل و نقل همگانی شهر تهران و بازنگری و به‌روزرسانی مطالعات جامع حمل و نقل شهر تهران دیده می‌شود.

شرکت مشاوران اندیشکار به‌عنوان اولین شرکت ایران در رشته حمل و نقل و ترافیک در سال ۱۳۵۵ تأسیس شده و انجام مطالعات جامع حمل و نقل بسیاری از شهرهای ایران همانند تبریز، اهواز، شت، کرج، کرمانشاه، اردبیل، سمنان، سبزوار و… را در کارنامه خود دارد. همچنین طی این سال‌ها مطالعات حمل و نقل ریلی درون‌شهری (مترو) یا قطار سبک‌رابرای بسیاری از شهرهای ایران همانند تهران، تبریز، اهواز، کرج، رشت، اسلامشهر و… انجام داده و به تصویب شورای عالی ترافیک شهرهای کشور (وزارت کشور) رسانده است.

بزرگی است و باید به‌جای خود به مشکلات ناشی از آن پرداخته شود. با این حال وقتی شهروندی خودرو شخصی می‌خرد، حتی اگر خودروی بی‌کیفیتی باشد، از آنجا که هزینه‌های کلی استفاده از خودرو شخصی (شامل هزینه سوخت، نگهداری، آسایش و راحتی، زمان سفر و…) در مقایسه با سایر شیوه‌های سفر چندان بالا نیست، ترجیحش بر استفاده از خودروی شخصی خواهد بود. به‌خصوص در حال حاضر، حمل و نقل همگانی به دلیل کمبودهایی که دارد با شیوه خودرویی قابل رقابت نیست و متأسفانه استفاده از آن برای شهروندان خیلی جذابیت ندارد.

به همین دلیل نیاز است هم وضعیت شبکه حمل و نقل همگانی موجود بهبود یابد، هم خطوط جدیدی جهت توسعه آن ساخته شود. به‌عنوان مثال برای بهبود وضعیت موجود لازم است تعداد ناوگان مترو در خطوط موجود بیشتر شود و «سرفاصله حرکت قطارها» در حد امکان کاهش پیدا کند تا زمان انتظار شهروندان در ایستگاه‌های مترو کمتر شود و جذابیت مترو افزایش یابد. البته لازم به ذکر است در حال حاضر اگر سرفاصله خطوط موجود مترو هم کاهش پیدا کند، تعداد مسافران شبکه مترو به طور چشمگیری افزایش نمی‌یابد، زیرا متأسفانه پوشش شبکه مترو ما قوی نیست و بسیاری از نقاط شهر، فاقد پوشش حمل و نقل ریلی است.

اگر بخواهیم بی‌آرتی را هم به‌عنوان یکی از شیوه‌های حمل و نقل انبوه به مترو اضافه کنیم باز هم برای پوشش جمعیتی بخش‌های مختلف تهران، کافی نیست و همچنان کمبودهایی داریم. بنابراین لازم است تا خطوط جدید ریلی و غیرریلی برای شهر تهران طراحی شود تا بتوانیم پوشش خوبی را در سطح شهر ایجاد کنیم.

سوم تصویب مطالعات امکان‌سنجی خطوط ریلی مطابق با ضابطه ۷۷۷ که برای خطوط A تا ۱۱ مترو تهران و همچنین دو خط LRT انجام شده و در حال اخذ مصوبات لازم هستیم اما برای خطوط مترو اکسپرس باید انجام شود. تصویب مطالعات طراحی سامانه‌های غیر ریلی مطابق با ضابطه ۷۷۷ که برای شهر تهران انجام شده است و نیازی به اخذ مصوبه از شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ندارد و پس از تأیید شهرداری تهران قابل اجرا خواهد بود.

تصور نمی‌کنید همچنان سهم حمل و نقل همگانی در حمل و نقل شهری تهران چه اندازه است؟ خرید خودرو شخصی در حال حاضر در کشور ما به نسبت سایر کشورهای دنیا هزینه اولیه بسیار زیادی دارد که به‌تنهایی معضل باید این پروژه‌ها پیاده‌سازی شده و به بهره‌برداری برسد.

در مبحث مترو که یکی از مهم‌ترین بخش‌های طرح جامع حمل و نقل تهران است، غیر از مبحث توسعه خطوط ۱ تا ۷ مترو تهران، احداث چهار خط جدید درون‌شهری مترو یعنی خطوط A، ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱، دو خط قطار سبک شهر (LRT) و دو خط مترو اکسپرس A (خط هشتگرد به ورامین و پاکدشت) و B (خط مارلیک، اندیشه، شهریار به تهران و جاجرد و پردیس) در مصوبه ۱۹۱ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور دیده شده است.
افق شبکه ریلی شهر تهران مطابق با مصوبات بالادستی سال ۱۳۲۰ است اما با توجه به برنامه‌ریزی‌هایی که توسط شهردار تهران و شرکت حمل و نقل ریلی (مترو) شهر تهران صورت گرفته، سعی بر آن است تا این شبکه بسیار زودتر از سال افق یعنی تا سال ۱۴۱۰ به بهره‌برداری کامل برسد.

برای اجرای این خطوط ریلی جدید که در طرح جامع وجود دارد، لازم است مطالعات امکان‌سنجی مطابق با ضابطه ۷۷۷ سازمان برنامه و بودجه کشور انجام شده و پس از تدقیق مسیر و ایستگاه‌ها، عملیات اجرایی آن‌ها شروع شود.

ضابطه ۷۷۷ چیست؟

در طرح جامع حمل و نقل که مطابق با ضابطه ۸۰۱ سازمان برنامه و بودجه کشور انجام می‌شود، کریدورهای ریلی تنها بر اساس تقاضای سفر تعیین می‌شود اما همه می‌دانیم برای ساخت خطوط ریلی علاوه بر تقاضای سفر، مسائلی همچون هزینه ساخت، روش ساخت، مباحث شهرسازی همانند تأثیر خط بر بافت شهری، الزامات بهره‌برداری و… بسیار تأثیر گذار هستند. ضابطه ۷۷۷ برای لحاظ‌کردن تمامی این بحث‌ها و یکپارچه کردن آن‌ها توسط سازمان‌برنامه و بودجه کشور تدوین و لازم‌الاجرا شده است. به بیان ساده‌تر در این ضابطه، دستورالعملی تدوین شده تا علاوه بر این که مباحث حمل و نقلی را لحاظ می‌کند سایر بحث‌ها همانند روش اجرا، شهرسازی، بهره‌برداری و… هم در طرح نهایی به صورت یکپارچه دیده شود. گزینه نهایی مسیر و ایستگاه‌ها مطابق با طرح تعیین خواهد شد.

مطالعات شبکه حمل و نقل همگانی تهران (مترو، اتوبوس، BRT، LRT و…) در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

برای آن که بتوان یک شبکه حمل و نقل همگانی را مطابق با دستورالعمل‌ها و ضوابط موجود اجرایی کرد باید چهار بخش طی شود. اول تصویب شبکه حمل و نقل همگانی در مطالعات طرح جامع حمل و نقل مطابق با ضابطه ۸۰۱ که برای شهر تهران انجام شده و در یک‌صد و نود و یکمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به تصویب رسیده است. دوم تصویب مطالعات طراحی شبکه حمل و نقل همگانی مطابق با ضابطه ۷۷۷ که انجام شده و در حال طی کردن فرآیند اخذ مصوبه از شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور است.

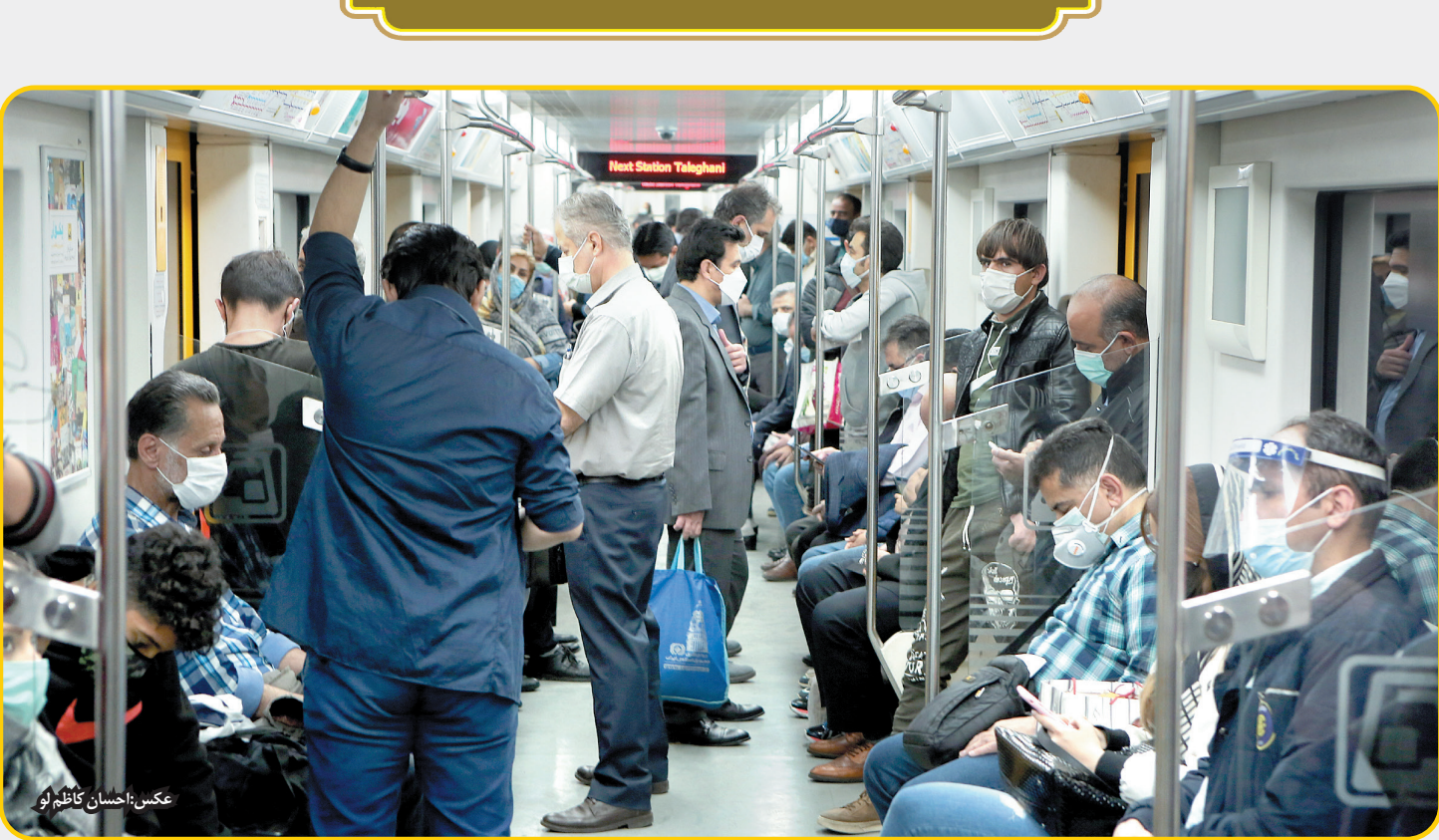
* هدف ما این است که سهم حمل و نقل عمومی را با سیستم‌هایی که داریم تقریباً

۵۰ درصد افزایش بدهیم که نیمی از آن سهم مترو می‌شود

دوشنبه ۱۶ مهر ۱۴۰۲ – سال نودنهم – شماره ۲۸۷۹

گفتگو با امیر رضا مهدوی، دکترای برنامه‌ریزی حمل و نقل

انقلاب در حمل و نقل عمومی تهران



عکس:احسان کاظم‌لو

سهم مترو از حمل و نقل همگانی شهر تهران حدود ۵۵ درصد است. با افزایش تعداد ناوگان، کاهش سرفاصله و همچنین توسعه و ساخت خطوط جدید می‌توانیم این سهم را افزایش بدهیم و برای مردم قدری جذابیت ایجاد کنیم تا خودرو شخصی را رها کرده و به سراغ شیوه‌های حمل و نقل همگانی بروند.

جدید در طرح جامع حمل و نقل همگانی شهر تهران پیش‌بینی شده است. **این بازنگری‌ها در مرحله مطالعه هستند یا اجرایی شده‌اند؟**

در حال حاضر مطالعات تکمیلی را انجام می‌دهیم و مصوبات وزارت کشور را هم در حد طرح جامع گرفته‌ایم. بحث امکان‌سنجی و طراحی جزئیات آن نیز در حال انجام است.

با احداث چهار خط جدید مترو چقدر به سهم مترو در سفرهای شهری افزوده می‌شود؟

در سال افق، سهم حمل و نقل همگانی ما از کل جابه‌جایی‌های شهر تهران بیش از ۳۰ درصد خواهد بود. هدف ما این است که سهم حمل و نقل عمومی را با سیستم‌هایی که داریم تقریباً ۵۰ درصد افزایش بدهیم (از ۲۰ درصد وضع موجود به بیش از ۳۰ درصد) که نیمی از آن سهم مترو می‌شود. البته ما باید خطوط LRT را هم جزو شبکه ریلی تهران در نظر بگیریم که با این حساب می‌توان گفت غالب جابه‌جایی‌های سال افق شهر تهران که توسط حمل و نقل همگانی صورت می‌پذیرد، توسط شبکه ریلی تهران سرویس‌دهی می‌شوند.

در مورد خطوط مترو اکسپرس هم مطالعاتی انجام داده‌اید؟

مطالعات خطوط اکسپرس A و B مترو تهران در حد مطالعات طرح جامع حمل و نقل (ضابطه ۸۰۱) و طراحی شبکه حمل و نقل همگانی (بخش اول ضابطه ۷۷۷) انجام شده اما مطالعات امکان‌سنجی خطوط اکسپرس A و B هنوز انجام نشده است.

در مورد خطوط اتوبوس تندرو (BRT) چه‌طور؟

با توجه به این که در سال افق یازده خط مترو، دو خط قطار سبک شهری (LRT) و دو خط مترو اکسپرس A و B خواهیم داشت این نیاز احساس شد که روی بی‌آرتی‌های موجود بازنگری انجام شود. برخی خطوط آن با خطوط ریلی همپوشانی داشتند که باید حذف شوند. به عنوان مثال خط BRT آزادی تهرانپارس با خط LRT کامل همپوشانی دارد و این خط به سیستم LRT ارتقا پیدا خواهد کرد. از طرفی برای پوشش بهتر، دو خط BRT

در حال حاضر تعدادی از زیرساخت‌های ما ناقص است. برای

رسیدن به چشم‌اندازهایی که در طرح جامع در نظر گرفته شده باید کارها را گام به گام پیش برد.

در مبحث حمل و نقل همگانی یک نظر این است که مثلاً ما به کاربران شیوه شخصی، هیچ‌گونه فشاری نیاوریم و ابتدا حمل و نقل همگانی را توسعه بدهیم. نظر دیگر هم این است که به حمل و نقل شخصی از طریق اخذ عوارض تردد (محدوده‌های طرح ترافیک) یا اخذ عوارض پارک حاشیه‌ای یا پارکینگ عمومی، فشارهایی نیاوریم و سپس منافع حاصل از آن را برای توسعه حمل و نقل همگانی استفاده کنیم.

به اعتقاد من هیچ‌کدام نظر درستی نیست. به همین دلیل ما از یک حالت بینابینی پیروی می‌کنیم تا بتوانیم به‌موازات این که حمل و نقل همگانی را توسعه می‌دهیم، اهسته‌آهسته سیاست‌های مدیریت تقاضای سفر را هم به کار بگیریم و مردم را تشویق کنیم که از خودرو شخصی کمتر استفاده کنند و به سمت شیوه‌های حمل و نقل همگانی سوق داده شوند.

قطعا اگر همین الان بخواهیم سخت‌گیری را در حد اعلا اجرا کنیم و به خودروهای شخصی فشار آورده و عوارض تردد خودرو، قیمت بنزین، عوارض پارک حاشیه‌ای و… را زیاد کنیم، درست است که مردم چون چاره دیگری ندارند به اجبار سراغ حمل و نقل همگانی می‌روند ولی چون زیرساخت‌های حمل و نقل همگانی چندان مناسب و رضایت‌بخش نیست، می‌تواند منجر به ایجاد نارضایتی‌هایی در سطح شهروندان شود. سعی ما این است مطابق با اولویت‌بندی‌هایی که در طرح جامع حمل و نقل اکسپرس A منطبق بر خط ۵ مترو تهران (صادقیه -هشتگرد) است که با ارتقای آن، یک مسیر یکپارچه از هشتگرد به تهران و پاکدشت و ورامین خواهیم داشت. مسیر کلی این خط به این صورت است: هشتگرد، گلشهر، کرج، تهران (صادقیه)، ستارخان، میدان انقلاب، کارگر، ایستگاه راه‌آهن، شهر ری، ورامین و پاکدشت. این خط با خطوط ۳،۲، ۱، ۳، ۴، ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ مترو تهران، ایستگاه تبدلی خواهد داشت.

آیا همه تکنولوژی‌های لازم برای هدف‌گذاری‌هایی که برای احداث خطوط جدید در نظر دارید در داخل وجود دارد؟ نیازی به استفاده از تکنولوژی جهانی ندارید؟ چون ما به هر حال ما در تحریم به سر می‌بریم و خود شرکت بارها به این موضوع اذعان داشته. شما به این لحاظ مشکلی ندارید؟

البته تحریم‌ها در روند برنامه‌ریزی و انجام پروژه‌ها تأثیرگذار بوده و این که بگوییم تأثیرگذار نبوده و مشکلاتی ایجاد نکرده، حرف خیلی اغراق‌آمیزی است. در حال حاضر بسیاری از تکنولوژی‌های مربوط به طراحی و ساخت تونل و ایستگاه‌های مترو را بومی‌سازی کرده‌ایم و می‌توانیم این کارها را با اکتا به دانش بومی خود پیش ببریم. در بحث ناوگان، تجهیزات و بهره‌برداری، بخشی از دانش و تکنولوژی بومی‌سازی شده اما در بخشی دیگر نیازمند تعامل با سایر کشورهای دنیا هستیم.

شهرداری با برخی شرکت‌های چینی و سایر شرکت‌های کشورهای مختلف که در این زمینه‌ها فعالیت دارند، در حال انجام مذاکره است و توافقات خوبی با برخی شرکت‌های چینی صورت گرفته که هم ناوگان موردنیاز ما را تأمین کنند و هم تکنولوژی ساخت و تعمیر و نگهداری ناوگان طی این قرارداد به

قدری در رابطه با خطوط اکسپرس مترو توضیح بدهید. آیا این موضوع که در مطالعات طرح جامع قرار است دو یا چهار خط اکسپرس احداث شود جزو اولویت‌های شماسست؟

تا قبل از این که به‌روزرسانی مطالعات طرح جامع حمل و نقل شهر تهران انجام شود، خطوط اکسپرس به طور جدی در اولویت نبود. سابقه خطوط اکسپرس به مطالعات جامع ریلی شهر تهران در سال ۱۳۹۶ بر می‌گردد که در آن آمده بعد از سال ۱۴۲۰ تازه مطالعات تکمیلی روی خطوط اکسپرس انجام شود.

اما در مطالعات بازنگری طرح جامع حمل و نقل شهر تهران، با توجه به داده‌هایی که جمع‌آوری شد، همچنین به‌روزرسانی که روی مدل کلان‌نگر شهر تهران انجام شد و با توجه به نیازهایی که شرکت‌های اقماری تهران دارند، خطوط اکسپرس جزو اولویت‌های مترو تهران قرار گرفت تا ما بتوانیم شهرک‌های اقماری را از طریق شبکه ریلی پوشش دهیم. روزانه خودروهای بسیار زیادی از سمت این شهرک‌ها به تهران می‌آیند که با توسعه خطوط ریلی، سهم قابل‌توجهی از صاحبان آن‌ها خودروهای شخصی خود را رها کرده و از سیستم ریلی استفاده خواهند کرد. این موضوع تأثیر بسزایی در کاهش آلودگی هوای شهر تهران، کاهش ازدحام در سطح شهر و به‌خصوص ورودی‌های آن، کاهش مصرف سوخت و… خواهد داشت.

در مطالعات بازنگری جامع حمل و نقل شهر تهران، دو خط اکسپرس A و B در نظر گرفته شده است. بخشی از مسیر خط اکسپرس A منطبق بر خط ۵ مترو تهران (صادقیه -هشتگرد) است که با ارتقای آن، یک مسیر یکپارچه از هشتگرد به تهران و پاکدشت و ورامین خواهیم داشت. مسیر کلی این خط به این صورت است: هشتگرد، گلشهر، کرج، تهران (صادقیه)، ستارخان، میدان انقلاب، کارگر، ایستگاه راه‌آهن، شهر ری، ورامین و پاکدشت. این خط با خطوط ۳،۲، ۱، ۳، ۴، ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ مترو تهران، ایستگاه تبدلی خواهد داشت.

خط اکسپرس B با نام شهریار- پردیس است که مسیر آن از مارلیک آغاز شده و پس از عبور از اندیشه، شهریار، باغستان و قدس به تهران رسیده و در تهران با عبور از بزرگراه فتح، تهرانسر، بزرگراه لشگری، میدان آزادی، بزرگراه اشرافی اصفهانی و بزرگراه همت به پایانه شرق جدید می‌رسد و بعد از آن به شهرهای جاجرد، پردیس، بومهن، رودهن و مهرباد سرویس‌دهی می‌کند. این خط با خطوط ۲، ۱، ۳، ۴، ۶، ۷، ۹ و ۱۱ مترو تهران ایستگاه تبدلی خواهد داشت.

زمان‌بندی راه‌اندازی این خطوط چگونه است؟

برای احداث این خطوط ابتدا باید مطالعات امکان‌سنجی خطوط اکسپرس A و B انجام شود و مسیر دقیق و محل نهایی ایستگاه‌های آن‌ها تعیین شود. پس از انجام مطالعات امکان‌سنجی واخذ مصوبات لازم از مراجع ذی‌ربط، فرآیند ساخت خطوط می‌تواند آغاز شود. البته مطالعات امکان‌سنجی بخش‌های شرقی (تهران – پردیس) و غربی (تهران، قدس، شهریار، مارلیک) از خط اکسپرس B توسط شرکت مشاوران اندیشکار انجام شده و فقط مطالعات

* در حال حاضر، حمل و نقل همگانی به دلیل کمبودهایی که دارد با شیوه خودرویی قابل

رقابت نیست و متأسفانه استفاده از آن برای شهروندان چندان جذابیت ندارد

بخش درون‌شهری این خط باقی مانده اما مطالعات امکان‌سنجی مهندسان و شرکت‌های ایرانی انتقال یابد.

به طور کلی امیدوار هستیم تا سال افق بهره‌برداری کامل از شبکه ریلی تهران، بخش عمده‌ای از نیازهای کشور (نه فقط شهر تهران) را بومی‌سازی کرده و اثر تحریم‌ها را به‌مرور خنثی کنیم اما لازم به ذکر است تعامل سازنده با دنیا هم در طی کردن هرچه سریع‌تر این فرآیند به ما کمک می‌کند و هم می‌تواند در آینده، امکان صادرات این تکنولوژی را به سایر کشورها برای ما فراهم کند.

آیا با داشتن خودروی شخصی، شریک جرم نابودی زمین می شویم؟

خط ارغوانی



ادیسون دلماسترو*
مترجم: بابک طهماسبی

متیو بی. کرافورد در کتاب «چرا رانندگی می کنیم؟» می گوید: «رانندگی، تمرین مهارت آزادی است». هدف حمله کرافورد، خودروهای بی راننده هستند، ولی دامنه استدلال‌های او علیه اتوبوس و قطار نیز کشیده می شود.

جدای از این نقدهای فلسفی، رانندگان خودروهای شخصی در حومه شهرها به دلایلی واقعی تر دست رد بر سینه حمل و نقل عمومی می زنند، زیرا نگرانند که گسترش حمل و نقل درون شهری منجر شود به این که پای افراد ناجور (به نظر آن‌ها) به محل‌تشان باز شود: بی خانمان‌ها، خلاف کاران یا بی تعارف بخواهیم بگوییم، اقلیت‌ها. طبق نوشته‌ای به سال ۲۰۱۵ در وبسایت اسلیت، منطقه سفیدپوست نشینی در حومه دیتون اوهایو، مدت‌ها در برابر ایجاد یک خط اتوبوس مقاومت کرد، خطی که قصد از ایجاد آن، کمک به تعداد زیادی از کارگران اقلیت‌های نژادی بود که در مرکز خرید مجاور کار می کردند. شورای شهر این حومه سفیدپوست نشین، در ازای این خط اتوبوس، خواهان نصب دوربین‌های نظارتی و تلفن مستقیم پلیس در ایستگاه‌های اتوبوس شد. با این منطق، محدودیت جابه‌جایی برای افراد بدون خودرو، در واقع نوعی تضمین است تا آن‌ها نتوانند به محله‌های حومه دسترسی پیدا کنند.

بحث‌های همه پسند درباره حمل و نقل عمومی معمولاً در قالب تمسخر خودروسواران بیان می شود و سبکی اغراق آمیز و «خیلی آنلاین» پیدا می کند که البته کمکی به این موضوع نخواهد کرد. یکی از اهالی نیویورک که خودش را مخالف خودرو و طرفدار دوچرخه می داند توییت زده است:

واقعا چه خبر است؟ آیا قطارهای مگلو ارمان ابداعات «سبز» هستند یا خیالات بیهوده غول‌های زرسالار فناوری؟ آیا بازگشتی هستند به پروژه‌های بزرگ عظمت ملی و راهی برای تسکین نگرانی‌ها درباره توان فنی چین یا یکی دیگر از برنامه‌های بیهوده اقتصاد دستوری فدرال؟ اگر خیر قطارهای مگلو برای شهرنشینان چنین زیاد و آشکار است، پس چرا این مشاجره، روال مرسوم تقسیم بندی راست و چپ را دنبال نمی کند؟ رؤیای قطار فشنگی یادآور این است که برداشت جافتاده چپ یعنی شهر و حمل و نقل عمومی و راست یعنی حومه و خودروی شخصی، پدیده‌ای جدید است و آن قدر که فکر می کنیم دقیق و ثابت نیست. با نگاهی به گذشته می توانیم دریابیم که چگونه می توان این برداشت را کنار گذاشت و ما - به خصوص شکارگان محافظه کار حمل و نقل عمومی - چگونه می توانیم سیاست حمل و نقل آمریکا را پویاتر کنیم.

در فرهنگ آمریکایی، مخصوصاً میان محافظه کاران، معمولاً آزادی راننده خودروی در تردد را با آزادی سیاسی مرتبط می دانند. علی رغم حضور تاریخی قطار و مترو و تراموا در آمریکا، بعضی افراد معتقدند که راننده خودروی شخصی حق دارد به جاده‌های دولتی و پارکینگ رایگان دسترسی داشته باشد، حتی پا را از این هم فراتر گذاشته و راننده خودروی شخصی را از لحاظ اخلاقی نیز برتر از استفاده کنندگان از حمل و نقل عمومی می دانند. به نقل از جورج ویل: «دلیل اصلی علاقه شدید ترقی خواهان به قطار این است که می خواهند فردگرایی آمریکایی را از میان بردارند تا آمریکایی‌ها مستعد جمع گرایی بشوند».

حداقل از دهه ۱۹۹۰ پیشنهاداتی برای ساخت مسیرهای ریلی سریع‌السیر میان واشنگتن و شهرهای شمالی آن، بالتیمور و فیلادلفیا و نیویورک، مطرح بود. زمانی که آمریکا دست روی دست گذاشته بود و فقط نظاره می کرد، سایر کشورها یکی پس از دیگری، سیستم ریلی مغناطیسی «مگلو» را راه اندازی کردند. نخستین مسیر مگلو در سال ۲۰۰۴ در شهر شانگهای چین افتتاح شد و پس از آن ژاپن و کره جنوبی نیز اقدام به این کار کردند. انگیزه ساخت این قطارها ترکیب راحتی سفر ریلی با سرعت سفر هوایی است که برای آمریکا می تواند دو فایده دیگر نیز داشته باشد: احیای صنعت حمل و نقل و احیای این باور که این کشور نیز می تواند کارهای بزرگی بکند.

در سال‌های اخیر، تحقق این ایده بیشتر به واقعیت نزدیک شده است. در سال ۲۰۱۷ ایلان ماسک اعلام کرد که شرکت تونل سازی او با نام شرکت بوریگ، برنامه‌ای برای ساخت یک «هایپرلوپ» دارد، یعنی یک مگلو زیرزمینی که مسیر سه ساعته واشنگتن به نیویورک را به ۲۹ دقیقه کاهش می دهد. پروژه‌های دیگر با نام نورث‌ایست مگلو، مدعی است می تواند زمان این سفر را به یک ساعت کاهش دهد. این شرکت پنج میلیارد دلار سرمایه از بخش خصوصی جذب کرده، سازمان راه آهن فدرال آمریکا بررسی‌های اولیه را درباره طرح آن‌ها انجام داده و اخیراً نیز کارزار تبلیغاتی منسجمی با هدف جلب حمایت عمومی ساکنان این منطقه به راه افتاده است.

جنگ فرهنگی

بحث‌های مربوط به حمل و نقل، امروزه حول دو گروه در جریان است: طرفداران خودروی شخصی و طرفداران حمل و نقل عمومی. مانند بسیاری مسائل دیگر زندگی آمریکایی، این بحث‌ها نیز به نظر می رسد صرفاً جبهه‌های دیگر در جنگی فرهنگی باشد. در یک طرف ماجرا کسانی هستند که هنوز دل در رؤیای عصر آیزنهاور دارند و معتقدند باید بتوان میان هر دو نقطه دلخواه، یک سفر مستقیم و راحت داشت که لازمه آن ساخت جاده‌های بیشتر و آزادراه‌های بزرگ تر است. در طرف دیگر، عاشقان دوچرخه سواری و پیاده روی و حمل و نقل ریلی هستند که می گویند خودروها منجر به انتشار کربن می شوند، آزادراه‌ها و پارکینگ‌ها فضای پیاده روی در مرکز شهر را مختل می کنند و هزینه بالای خرید و نگهداری خودرو، بار مضاعفی بر دوش افراد کم درآمد می گذارد و هزینه زندگی عادی را برای آن‌ها بیشتر می کند.

در هیاهوی رقابت نفس گیر برای زمین و حق العبور و جذب سرمایه برای پروژه، ما معمولاً این مجادلات را یک بازی مجموع - صفر [نوعی بازی در نظریه بازی‌ها و علم اقتصاد که سود یک شرکت کننده برابر است با زیان شرکت کننده دیگر] می پنداریم میان حومه و روستاهای جمهوری خواه و مراکز شهری دموکرات.

حمل و نقل ریلی پرسرعت، این نگاه بسیار ساده به مجادلات مربوط به حمل و نقل را به هم می ریزد. بعضی از راست گرایان از آن گله کرده، بعضی با آن مخالفت کرده (ترامپ در زمان ریاست جمهوری خود، مانع تخصیص میلیاردها دلار بودجه فدرال برای پروژه کالیفرنیا شد)، بعضی هم از آن حمایت کرده‌اند (ترامپ در تبلیغات ریاست جمهوری سال ۲۰۱۶ آن را دستاویز قرار داد تا ثابت کند آمریکا از چین عقب مانده)، ولی واکنش اکثریت راست گراها صرفاً بی اعتنایی به این موضوع بوده است.

مدت‌هاست که ترقی خواهان، قهرمان حمایت از این ایده بوده‌اند. نیویورک تایمز آن را «طرح ویژه حمل و نقلی» اوپاما نامید و در نیویورک سبز [برنامه محرک اقتصادی پیشنهاد شده در ایالات متحده با هدف رسیدگی به نابرابری اقتصادی و تغییر اقلیم و ارائه راه حل برای آن که نامش تلفیقی است از اصلاحات اجتماعی و اقتصادی و پروژه‌های فواید عامه که رئیس جمهور فرانکلین روزولت در پاسخ به بحران اقتصادی بزرگ آمریکا اجرا کرد] هم گنجانده شده است. ولی اگر این ایده عملی نشود ترقی خواهان مقصر خواهند بود، چرا که تا اینجا قدرتمندترین مخالفان قطار فشنگی پایتخت، کنشگران چپ‌گرا و بعضی مقامات دموکرات در ایالت مریلند بوده‌اند.



«چرا الکی برای گذشتن از خیابان عجله می کنیم؟ از این به بعد آرام و آهسته از خیابان بگذریم و به کفشان هم نباشد کسی داخل یک قوطی آهنی با روکش‌های چرمی و زیر تهویه مطبوع منظر است که ما از خیابان بگذریم». یادگستی با نام «جنگ علیه خودروها» درباره «جنگ حماسی صدساله‌ای میان خودرو و شهر» حرف می زند و عملاً حمله‌ای آشکار علیه فرهنگ خودرو به راه می اندازد و می گوید تمام کسانی که رانندگی می کنند شریک جرم تلفات و خسونت‌های جاده‌ای هستند.

بخش بزرگی از این خشم ترقی خواهان، معطوف به حضور خودروها در شهرهاست. آن‌ها مخالف طراحی شهرها به گونه‌ای هستند که متناسب با ترجیحات و نیازهای رانندگان باشد. با وجود این، رویکرد آن‌ها حاکی از تمسخر زندگی روستایی و حومه نشینی است، به خصوص وقتی چیزی از آن جهان به جهان شهری نشئت می کند. مثلاً همین مورد بیزاری از خودروهای شاسی بلند را در نظر بگیرید، شهرنشینان بر این باورند که افزایش آمار تصادف و تلفات در نیویورک، ناشی از افزایش تعداد خودروهای شاسی بلند است و چه خوشمان بیاید چه نه، خودروهای شاسی بلند امروزه خودروی استاندارد خانواده‌های حومه نشین شده‌اند.

او می نویسد: «از چشم ترقی خواهان، بهترین چیز درباره حمل و نقل ریلی این است که دیگر فرد در خودروی شخصی نیست، زیرا خودروی شخصی، نابودگر تمکین و تسلیمی است که ترقی خواهی بر آن استوار است. خودروی شخصی هروقت و هر جا که راننده بخواهد می رود و مقید به جدول زمانی (مانند حمل و نقل عمومی) نیست. خودروی شخصی، دارنده آن را به این باور سوق می دهد که سرنوشتش در دست خودش است (بی نظارت و بی دستور و رها). خودروی شخصی، حس شایستگی و کفایت می بخشد و در نتیجه، راننده را در برابر تمکین به دولت و کارشناسانش مقاوم می سازد که مدعی‌اند می دانند مردم باید چه انتخابی بکنند و چه چیزی برای آن‌ها خوب است.

زمانی بود که ترقی خواهان فریاد می زدند «کارگران جهان متحد شوید!» یا «قدرت برای مردم!»، امروز ولی می گویند: «همه سوار شوید!» حمله ویل، متوجه ترقی خواهان طرفدار قطار پرسرعت است، ولی می بینیم که دایره آن را به حمل و نقل عمومی گسترش می دهد: طبیعی است که فردگرایی خودروی شخصی و مسئولیت و عاملیت شخصی که لازمه آن است، هم راستای دفاع از خودگردانی، در برابر دست اندازی‌های مدیریت توده‌ای بروکراتیک قرار گیرد.



استدلالی محافظه کارانه به نفع حمل و نقل عمومی؟

استدلالی برای شکلی از حمل و نقل عمومی هست که باید به کام راست گرایان خوش بیاید؛ برای طرفداران بازار آزاد که انتخاب‌های متنوع در نوع سبک زندگی را برای مصرف‌کننده مهم می‌داند و برای محافظه کاران اجتماعی که رونق جوامع را ارزش می‌نهند.

همان‌طور که کارکرد خودروی شخصی برای بسیاری از افراد این است که آن‌ها را به محل کار و مدرسه و مرکز خرید برساند و امکان استفاده از خدمات رفاهی را به آن‌ها بدهد - که همگی از مزوومات جوامع و حیات اقتصادی پر رونق هستند - آن هشت درصد از خانواده‌های آمریکایی که دسترسی به خودروی شخصی ندارند یا بدون هزینه‌های آن زندگی بهتری دارند نیز برای همین مقاصد از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند.

یک خودروی قدیمی و نامطمئن، گران‌تر از خط اتوبوس نامطمئن تمام می‌شود و دردسرش هم بیشتر است، در ضمن بسیاری از آمریکایی‌ها در پرداخت اقساط خودرو مشکل دارند. بازپرداخت بعضی از وام‌های خودرو هفت سال طول می‌کشد که از عمر مفید خود خودرو بیشتر است.

اقتصاد ما وابسته به این است که کارگران بتوانند در فاصله‌های معقول از مراکز کاری زندگی کنند. حتی یک منطقه شهری گران نیز به سزایدار و مسئول پارکینگ و کارگر رستوران نیاز دارد، اقشاری که با هزینه‌های بالای خرید و اجاره مسکن از آنجا رانده شده‌اند. ولی معمولاً شهرهای گران به ارائه حمل و نقل ارزان نیز روی خوشی نشان نمی‌دهند. همین سیستم ضعیف حمل و نقل باعث از دست رفتن میزانی از رشد اقتصادی و مالیات بالقوه می‌شود؛ چه بسا که اشخاصی با ایده‌های درخشان و مقداری سرمایه، فرصت‌های کارآفرینی در ذهن داشته‌اند اما این شرایط مانع عملی شدن آن‌ها شده‌اند.

برای نمونه، سیستم متروی واشنگتن را در نظر بگیرید که حتی در روزهای آخر هفته نیز نیمه‌شب تعطیل می‌شود. به همین دلیل کارکنان بارها و رستوران‌ها و مراکز زیست شبانه، مجبور هستند برای برگشتن به خانه تاکسی بگیرند که نرخ آن اخیراً گران‌تر هم شده است. در ماه مه که مترو زودتر هم تعطیل می‌شد، بعضی از کارگران مجبور بودند چندین ساعت پس از پایان شیفت کاری منتظر بمانند تا نرخ کرایه تاکسی به زیر پنجاه دلار برسد.

مشتریان این مراکز تفریحی که تا نیمه‌های شب باز هستند، یا خودروی شخصی دارند یا هزینه کرایه تاکسی برایشان مبلغ خاصی نیست و البته بسیاری از آن‌ها در مرکز شهر زندگی می‌کنند، ولی کارکنان بخش خدمات، توان پرداخت اجاره‌های مرکز شهر را ندارند و چون تا دیروقت کار می‌کنند به آخرین مترو هم نمی‌رسند.

بهبود سیستم حمل و نقل عمومی در نهایت برای خانواده‌ها نیز مفید خواهد بود. زمانی که برای رفت و آمد صرف می‌شود طی سالیان روبه‌افزایش است و پیش از همه‌گیری کووید ۱۹ به یک ساعت برای هر مسیر رسیده بود. پژوهش‌هایی انجام شده‌اند که می‌گویند این غیبت‌های طولانی والدین و اعصاب‌خردی‌های رفت و آمد، به سلامت عاطفی و اجتماعی کودکان لطمه می‌زند.

کسی دوست ندارد در روز یک ساعت در راه باشد و این صرفاً نشانه ناکارآمدی همه‌جانبه سیستم‌های حمل و نقل است که خودش را در شلوغی آزادراه‌ها و حمل و نقل عمومی ضعیف نشان می‌دهد. گسترش جاده‌ها و حمل و نقل عمومی باعث می‌شود بتوانیم زمان بیشتری را در کنار خانواده باشیم.

این‌ها دلایلی است که می‌تواند انگیزه لازم را برای حمایت محافظه کاران اجتماعی از این طرح‌ها فراهم کند. همین‌طور بهبود سیستم حمل و نقل عمومی یعنی دیگر لازم نیست با خودرو جلوی مدرسه در صف بایستیم تا فرزندمان را سوار کنیم و لازم نیست برای بردن آن‌ها به فعالیت‌های فوق برنامه و انواع کلاس‌ها رانندگی کنیم.

قابل درک است که محافظه کاران معمولاً در پاسخ به این استدلال‌ها تأکید می‌کنند که مسئولیت شخصی افراد اهمیت دارد و لازم است اخلاق کاری قوی و عادات خوب را پرورش دهیم تا بر این مشکلات غلبه کنیم، ولی سیاست‌های حامی خانواده و شرایط مناسب نیز می‌توانند مکملی برای این صفات مطلوب فردی باشند.

درک این مسائل شاید بتواند به صورت‌بندی جدید مجموعه‌ای از ایده‌ها یاری برساند که اکثرشان صرفاً برحسب اتفاق، معمولاً به گفتمان چپ‌گرایانه منسوب شده‌اند.

به نظر می‌رسد هایپرلوپ ایلان ماسک در سکوت جان داد؛ مدتی پیش بلومبرگ نیز خبر داد که شرکت بورینگ این پروژه را از وبسایتش حذف کرده است. در همان ماه، دو نفر از اعضای شورای شهر پرنس جورج در ایالت مریلند که نیمی از مسیر واشنگتن به بالتیمور در محدوده آن شهر قرار می‌گیرد، با چاپ مقاله‌ای در واشنگتن پست با پروژه نورث‌ایست مگلو مخالفت کردند. ضربه نهایی ماه بعد وارد شد، وقتی مقامات حمل و نقل بالتیمور رسماً اعلام کردند که با پروژه مخالفت کرده‌اند.

فکرش را بکنید: از یونیون استیشن در مرکز شهر واشنگتن، تا پن استیشن در بالتیمور، فقط در ۱۵ دقیقه و تا پن استیشن در نیویورک، فقط در یک ساعت؛ چه کسی ممکن است با چنین چیزی مخالف باشد؟ کسانی که هر روز این مسیر را می‌روند یا کسانی که میان این شهرها تجارت می‌کنند یا گردشگران آخر هفته که همگی باید مشتاق این طرح باشند.

دسته‌ای از مخالفان این طرح، ساکنان مناطقی هستند که در مسیر قطار هستند ولی ایستگاهی برای آن‌ها وجود ندارد و بسیاری از آن‌ها از طبقه کارگر و کم‌درآمد یا از اقلیت‌های نژادی هستند. به نقل از نوشته اعضای شورای شهر پرنس جورج در واشنگتن پست: «قطار با سرعت برق و باد از کنارمان خواهد گذشت و نصیب این مناطق چیزی نخواهد بود جز سروصدا و آلودگی و در دسر برای کسب و کارها، تخریب خانه‌ها، از دست دادن مسیرهای ریلی فعلی و رونق اقتصادی».

مسئولان شهر بالتیمور نیز نگرانی‌های مشابهی داشتند و استدلال می‌کردند با قیمت ۶۰ دلار برای بلیت یک طرفه - در مقایسه با بلیت ۹ دلاری فعلی قطار عادی - پروژه نورث‌ایست مگلو، کمترین منفعت را برای کسانی خواهد داشت که بیشترین آسیب را از احداث آن خواهند دید. اعضای شورای شهر، مگلو را با «خط ارغوانی» مقایسه می‌کنند، پروژه ریلی سبک در دست‌ساختی که مراکز جمعیتی پیرامون واشنگتن را همچون کمربندی حلقوی به هم وصل می‌کند. چنین استدلال می‌کنند که خط ارغوانی، توسعه اقتصادی به همراه خواهد داشت و «در عین حال پاسخگوی نیازهای حمل و نقلی روزمره مردم عادی خواهد بود». به نظر اعضای شورای شهر، اینجا بحث اولویت‌هاست: در طرفی پروژه‌های عظیم هستند که زمان سفر میان مراکز شهری را کم می‌کنند و در طرف دیگر، پروژه‌هایی که حومه‌ها را به هم متصل و پیشرفت آمریکایی‌های معمولی را آسان‌تر می‌کنند.

میان بیم ترقی خواهان از توانمندسازی نخبگان شهری یا طرد مناطق جمعیتی معمولی‌تر و امید ترقی خواهان به توسعه فرصت‌های اقتصادی برای این مناطق، محافظه کاران باید بتوانند بخشی از نگرانی‌های خودشان را نیز دریابند. البته باید این را هم دید که صورت‌بندی تمام مشاخرات مربوط به حمل و نقل در قالب چپ و راست چه محدودیت‌هایی ایجاد می‌کند.

نویسندگان آن مطلب در واشنگتن پست راهی پیش رویمان می‌گذارند تا از جنگ فرهنگی حمل و نقل گذر کنیم و به تعهد و مسئولیتی مشترک برسیم، زیرا هم چپ و هم راست می‌پذیرند که زیرساخت‌ها - جدای از هر کارکرد دیگری که دارند - باید مشوق رونق جوامع محلی باشند. با در نظر داشتن این نکته، بحث دربارهٔ آبر پروژه‌هایی مانند حمل و نقل ریلی پرسرعت که ذاتاً خیرشان به تعداد کمی از شهروندان می‌رسد، صرفاً حواسمان را از تمرکز به پرسش‌هایی با جذابیت کمتر ولی اهمیت بیشتر باز می‌دارد.

محل چپ کسی مهم‌تر است؟ آزادی چه کسی مهم‌تر است؟ این‌ها پرسش‌های ضمنی و مهمی‌اند در جدال میان خودروی شخصی و حمل و نقل عمومی. چاره‌ای جز مصالحه و بده‌بستان نیست. با طرح آشکار این پرسش‌ها شاید بتوانیم به کنار گذاشتن پروژه‌های پرزرق و برق با فناوری پیشرفته هم ببیندیشیم و به جای آن، بر رفع انواع نیازهای متفاوت جوامع محلی تمرکز کنیم.

بخشی از دشواری جدال میان خودرو و حمل و نقل عمومی یا حومه و شهر به این دلیل است که هر دو ریشه در موضوعاتی فریبنده در تاریخ آمریکا دارند. کشمکش زندگی آمریکایی میان سکونت و بی‌ریشگی، میان خانه و جاده باز، کشمکش نیست که یک طرف باید در آن دست بالا را پیدا کند. این‌ها به هم وابسته‌اند. عصری نوین در تفکر درباره حمل و نقل آمریکایی باید آزادی تحرک را برای هر دو طرف طلب کند.

ولی بعضی از پرسرودترین منتقدان شهرنشین خودروها به‌جای این که بر نظام گسترده‌تر وابستگی به خودرو تمرکز کنند، به انتخاب‌های سبک زندگی رانندگان یا فرهنگ مالکیت خودرو حمله می‌کنند. در پس این جدال میان خودروی شخصی و حمل و نقل عمومی یا حومه و شهر، می‌توانیم ببینیم که هر دو گروه می‌دانند آزادی تحرک برای ثبات اقتصادی و رشد جوامع چقدر حیاتی است، چیزی که اصولاً باید هم برای لیبرال‌ها و هم محافظه کاران جذاب باشد.

حومه‌های رفاه

چستر اچ. لیبز تاریخ‌نگار در کتاب ماندگارش به نام «میان استریت به میراکل مایل» که در سال ۱۹۸۵ منتشر شد، به بررسی ریشه‌های چیزی پرداخت که امروز ما آن را انقلاب گسترش بی‌رویه حومه می‌نامیم. او دوره‌ای ابتدایی از آن را توصیف می‌کند که امروزه تقریباً به فراموشی سپرده شده است: حومه دارای تراموا و ساخت‌وساز کم‌مرتبه در اطراف خطوط تراموا.

در دهه‌های ابتدایی قرن بیستم، این نوع حومه شکلی گذرا از توسعه شهری بود، چیزی ورای مرکز قدیمی شهر که هنوز حومه مدرن نشده بود. در دوره‌های کوتاه، قطار برقی و خودرو، همزمان در آن محلات حضور داشتند و محلاتی را ساختند که هنوز هم از لحاظ میزان تراکم و شکل ساخت محبوب مردم هستند. در این سبک و قرار، شهر و حومه خوشایند هستند نه غریبه.

اوضاع چنین نماند و به‌قول چارلز مارون، طراح بهره‌برداری از اراضی و بنیانگذار «استرانگ تاونز»، در دوران پس از جنگ «آزادراه‌هایی که از شهر به سمت بیرون آن می‌رفتند این رابطه را کاملاً گسستند». امروزه دیگر حومه‌ها به‌صورت تدریجی و فازبندی شده و به‌عنوان ادامه شهرها ساخته نمی‌شوند، بلکه «تمام و کمال و آماده» و غالباً بدون دسترسی به حمل و نقل عمومی به مرکز شهر مجاور ساخته می‌شوند.

حومه‌ای را در نظر بگیرید که از همان ابتدا کاملاً معطوف به اسکان یک خانواده ساخته می‌شود. تراکم جمعیت در چنین جایی هرگز به‌حدی نمی‌رسد که راه‌اندازی حمل و نقل عمومی برای آن مکان، گزینه‌ای معقول قلمداد شود. در ضمن، ساکنان آنجا ساخت خانه‌های بیشتر و سکونت جمعیت بیشتر را مترادف با کاهش کیفیت زندگی خودشان خواهند دانست، زیرا با معنی فضای کمتر و ترافیک بیشتر و رقابت شدیدتر برای استفاده از امکانات رفاهی خواهد بود. مارون این وضعیت را به یک «مهمانی بد» تشبیه می‌کند که مهمانان بیشتر از مقدار غذایی که آورده‌اند غذا می‌خورند. چنین حومه‌هایی ذاتاً تمایلی به رشد ندارند، مستعد ذهنیت «محل ما جای این کارها نیست» هستند و طراحی این مناطق، ساکنانشان را به خودروی شخصی و جاده‌ها وابسته می‌سازد.

هدف از خودروی شخصی در چنین وضعیتی آن است که مسافت را آسان‌تر طی کند، مسافتی که خود خودروی شخصی مسبب به‌وجود آمدن آن است. می‌توان درک کرد که طرفداران خودروی شخصی، این را نوعی رهایی از محدودیت‌های زندگی و مدیریت شهری بدانند.

ولی نکته‌ای که بدان توجه نمی‌شود این است که اگر حومه می‌تواند فضا و راحتی و آزادی ارائه کند، به این دلیل است که شهر شغل و امکانات رفاهی و خدماتی عرضه می‌کند که حومه به آن‌ها وابسته است، این خدمات حتی گاهی شامل آتش‌نشانی و مدیریت پسماند هم می‌شود. با این نگاه، رانندگان حومه‌نشین خودروی شخصی متکی به خود و آزاد و خودمختار نیستند، بلکه باید آن‌ها را بیشتر وابسته دانست.

از این زاویه که به موضوع بنگریم، حومه‌های آمریکایی شبیه بعضی برنامه‌های رفاهی و خدمات بهداشتی می‌شوند که اتفاقاً محافظه کاران منتقد آن هستند، برنامه‌هایی مانند حمل و نقل عمومی که ساختارشان به شکلی است که ذاتاً در خطر بی‌ثباتی مالی هستند، زیرا اعضا را تشویق می‌کنند که بیش از آنچه می‌دهند بگیرند.

درک این که خودروی شخصی چطور می‌تواند آزادی ببخشد ساده است، ولی فهم این که خودروی شخصی - در واقع الگوهای بزرگ‌تری در حیات شخصی و اجتماعی که پشتیبان کل صنعت خودرو هستند و حول خودرو بنا شده‌اند - چگونه آزادی را محدود می‌کند نیاز به تحلیل و درکی عمیق‌تر دارد و چندان آسان نیست. اما همین که به درک این مسائل برسیم، دیگر نمی‌توانیم چشم بر روی آن ببندیم.

چهل سال پیش در همین روز

تمامی مطالب از روزنامه اطلاعات روز دوشنبه ۱۶ مهر ماه ۱۳۶۳ (برابر با ۱۲ محرم ۱۴۰۵، ۱۸ اکتبر ۱۹۸۴) نقل شده است.

بازگرداندن دو فروند هواپیمای ربوده شده تشریح شد

مهندس شفتی مدیرعامل هواپیمائی جمهوری اسلامی طی یک مصاحبه مطبوعاتی ضمن اشاره به پایان یافتن عملیات بازگشت حجاج به کشورمان، عملکرد هواپیمائی جمهوری اسلامی را در جهت انتقال حجاج به مکه معظمه و بازگرداندن آنها به کشورمان تشریح کرد.

وی در زمینه تلاش هائی که برای بازپس گرفتن دو فروند هواپیمای ربوده شده این شرکت که در عراق می باشد انجام گرفته است، گفت: تلاش های وسیعی در ارتباط با سازمان های بین المللی «ایکائو» و «یاتا» صورت گرفته است و این دو سازمان عراق را متهم به نقض قوانین بین المللی کرده اند و از رژیم عراق خواسته اند که در قبال این اقامت اجباری هواپیماها در این کشور پاسخگو باشد و امید می رود با فشار افکار عمومی و سازمان های بین المللی، رژیم عراق ناچار به بازگرداندن هواپیماهای مذکور به کشورمان باشد.

هزاران رزمنده داوطلب تازه نفس به جبهه ها اعزام شدند

ظرف ۴۸ ساعت گذشته هزاران رزمنده داوطلب از نقاط مختلف کشور در میان بدرقه گرم و پرشور اقشار مختلف مردم، بسوی جبهه های نبرد حرکت کردند. گزارش های واصله از خبرنگاران اطلاعات در این رابطه تا ساعت ۱۰ صبح امروز به شرح زیر نظر خوانندگان عزیز می گذرد. * زابل - جمعی از سلحشوران عضو بسیج سپاه پاسداران انقلاب اسلامی شهرستان زابل ی مراسمی از مقابل حسینیه شهر زابل عاظم جبهه های پیکار نور علیه ظلمت شدند. * گناوه - خبرنگار اطلاعات: جمعی از اعضای بسیج سپاه پاسداران انقلاب اسلامی گناوه با بدرقه گرم امت حزب الله این شهر از محل بسیج سپاه پاسداران راهی جبهه های نبرد حق علیه باطل شدند. * بوشهر - در ادامه عزیمت گسترده جوانان استان بوشهر به صحنه های پیکار حق علیه باطل، پیش از ظهر دیروز گروه کثیری از جان برکفان استان از مر واحد بسیج سپاه پاسداران انقلاب اسلامی بوشهر راهی جبهه های جنگ اسلام علیه کفر شدند.

۶ نفر از مسئولین گروهک منحلہ دموکرات به آغوش اسلام بازگشتند

ارومیه - واحد مرکزی خبر: طی هفته گذشته ۶ نفر از مسئولین گروهک منحلہ دمکرات در شهرستان پیرانشهر به نیروهای اسلام مراجعه کرده و ضمن اظهار ندامت از اعمال گذشته خود تقاضای دریافت امان نامه کردند. سپاه پاسداران انقلاب اسلامی شهرستان پیرانشهر ضمن تایید این خبر اسامی و سمت های حزبی این عده در اختیار واحد مرکزی خبر ارومیه قرارداد. این گزارش همچنین حاکیست که در شهر یورماه گذشته یکصد و چهل تن از فریب خوردگان گروهک های ضد انقلاب با درک ماهیت ضد اسلامی و ضد مردمی احزاب و دستجات مخالف نظام عدل اسلامی، به آغوش اسلام بازگشتند و امان نامه دریافت کردند.

۵ میلیارد ریال اعتبار برای خرید پنبه از کشاورزان مازندران اختصاص یافت

شورای کشاورزی استان مازندران صبح دیروز به ریاست استاندار مازندران و با حضور نمایندگان شورای عالی کشاورزی کشور و کلیه اعضای شورای کشاورزی استان مازندران در محل استانداری تشکیل شد. در این جلسه ابتدا به منظور حمایت کامل از پنبه کاران استان مازندران و خرید محصول پنبه سال جاری با قیمت های تضمینی سازمان تعاونی روستایی و بانک کشاورزی کشور آمادگی خود را جهت عقد قرارداد مضاربه و تخصیص ۵ میلیارد ریال اعتبار جهت خرید محصول پنبه سال جاری اعلام نمودند.

قاب امروز



آهوی مارکو پولو در افغانستان

سرایه

تا جان تو را فنا میسر نشود
از نور بقا دلت منور نشود
یکرو شو و یک جهت که انوار خدا
در آینه دورو مصور نشود
با بافغانی

پند بزرگان

به زیبایی بندیش، نه برای انگیزش، بلکه در جهت تعالی. زیبایی به هر جا آرامش می آورد، چه دست ساز انسان و چه طبیعی.
پاول و یلسون
در مقایسه با ازدواج، تولد یافتن بسی ناچیزتر، و مرگ حادثه ای کوچک است.
دوروتی دیکس

امروز در تاریخ

روز مهرگان

شانزدهمین روز از ماه مهر، «روز مهرگان» است که ایرانیان از هزاره دوم پیش از میلاد آن را گرامی داشته اند و دومین روز مهم سال پس از «نوروز» به شمار آورده و مفصل ترین مراسم از جشن های شش روزه مهرگان را در این روز برگزار کرده اند. از سده بیستم میلادی به دلیل نامعلوم، در ایران روز مهرگان از شانزدهم مهر به چهاردهم این ماه منتقل شده است. مهر (میترا) در پارسی مفهوم «فروغ، روشنایی، دوستی، پیوستگی، پیوند و محبت» داشته و ضد دروغ، دروغ گوئی، پیمان شکنی، خشونت و نامهربانی بوده است.

پیشنهاد صلح از طرف عثمانی به نادر شاه

هشتم اکتبر سال ۱۷۴۶ (۱۶ مهر ماه) دولت عثمانی که ارتش آن کشور در سال ۱۷۴۵ در منطقه «قارص» از ارتش ایران شکست خورده بود، به نادرشاه پیشنهاد کرد که یک پیمان صلح دائم تنظیم و امضاء شود. نادرشاه در اگوست ۱۷۴۳ بغداد و بصره را از دست عثمانی خارج و پسادگان نظامیان این دولت در کرکوک را گلوله باران کرده و آنان را فراری داده بود.

مخالفت هیتلر با نفوذ شوروی در ایران

طبق اسناد به دست آمده، استالین، رهبر وقت شوروی که در آستانه جنگ جهانی دوم با هیتلر قرارداد عدم تعرض امضا کرده بود، در پاسخ به درخواست هیتلر مبنی بر تأمین سوخت مورد نیاز آلمان، به او گفت با توجه به تاریخ و فرهنگ مشترک مردم جمهوری های جنوبی شوروی با ایرانیان، به بسط نفوذ شوروی در ایران رضایت دهد. هیتلر به دلیل علاقه شخصی به ایران و ملاحظات نژادی و نیز رابطه ویژه با رضاشاه، در پاسخ مورخ هشتم اکتبر سال ۱۹۴۰ اکیدا مخالفت کرد.

www.iranianshistoryonthistday.com

۲۹۲۴



			۸	۶	۹			
	۴							۶
۳				۷	۲			
	۱			۷				۴
	۳		۱	۲	۴			۷
۶				۹				۳
		۲	۸					۹
								۶
			۸	۴	۳			

غلامحسین باغبان

طراح جدول

۲۹۲۲



۷	۹	۲	۶	۳	۵	۴	۱	۸
۴	۱	۸	۷	۹	۲	۶	۳	۵
۶	۳	۵	۴	۱	۸	۷	۹	۲
۲	۷	۹	۵	۸	۶	۳	۴	۱
۳	۶	۴	۲	۷	۱	۵	۸	۹
۵	۸	۱	۹	۴	۳	۲	۷	۶
۱	۲	۷	۳	۵	۹	۸	۶	۴
۹	۴	۶	۸	۲	۷	۱	۵	۳
۸	۵	۳	۱	۶	۴	۹	۲	۷

۶۴۴۷



نویسنده نیمه	مؤلف امثال	آزرم	مصول صابون	اندازه گیری	ق
راه بهشت	و حکم	صومعه	توب و تشر	دروغ ترکی	تنگهبان مدرسه
س				نظرات	
				بخشی از زمان	
شکوه و شکایت	ی	انز وکتور هوگو			
وسيله درو		جهانگرد			
		به جهت پوشش		تغزنده	
و		استارت قدیم			
نماینده		سریچی		E	
منسوج					
ا				جست و جالاک	ف
خوشاوندان	د	شکوه			
ده روز		بیماری سگ			
		چشم			
ن		حرف هشتم			
		لاتین			
مغز تیره					
بحر					
واحد انگلیسی					
طول					

پاسخ ۶۴۴۶