

مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل بار و مسافر شهرداری مطرح کرد

فرسودگی زیاد ناوگان اتوبوس رانی و تاکسی رانی

نزدیک است و فرهنگ رانندگی کرمانی‌ها هم ضعیف‌هایی دارد. همه عوامل دست به دست هم داده و مشکلاتی را ایجاد کرده است. باید فکری اساسی و کارشناسی به فکر ترافیک شهر بشود که خارج از بودجه شهرداری است و باید بودجه کلان استانی بیاید و مشکلات ترافیکی شهر کرمان را حل کند. با بودجه‌های شهرداری بعید است تا ۲۰ سال دیگر هم مشکل حل شود.

به دلیل شرایطی که وجود دارد؛ از فرسودگی اتوبوس‌ها و کمبودها گرفته تا نرخ بلیت و تعداد مسافران و خطوط و ... می‌گویند اتوبوسرانی کرمان ورشکسته است. این را تایید می‌کنید؟ هیچ سازمان حمل‌ونقل و سازمان اتوبوسرانی نمی‌تواند هزینه‌های خود را تامین کند. بلیتی که ما داریم می‌فروشیم یارانه دولتی دارد. کجا مسافر با ۱۲۰۰ تومان جابه‌جا می‌کنند؟ این، کمک دولت است. سازمان‌های حمل‌ونقل شهرداری‌ها در کل کشور درآمدزا نیستند و نباید باشند. بلیت ۱۲۰۰ تومانی درآمد نیست و اتوبوسرانی با یارانه‌ها و کمک‌های دولتی فعالیت می‌کند. نمی‌گویم وضعیت اتوبوسرانی عالی و خیلی خوب است اما ورشکسته هم نیستیم چون حقوق نیروها پرداخت می‌شود و ماشین هم با کمک‌های دولت داریم می‌خریم ولی در کل کشور، حمل‌ونقل عمومی با مشکل مواجه است.

ماجرای خرید خودروهای ون چیست؟ بالاخره به کرمان آمدند؟

دولت برای حمل‌ونقل عمومی در کل کشور تعدادی سهمیه ون به مراکز استان‌ها داده است. ۵۰ دستگاه ون سهمیه کرمان بوده که پول آن را واریز کرده‌ایم. کرمان اولین شهر در کشور است که ۵۰ ون را تحویل گرفته و الان در کرمان هستند ولی هنوز پلاک نشده‌اند. احتمالاً پلاک تاکسی می‌شوند و در چرخه حمل‌ونقل عمومی مورد استفاده قرار می‌گیرد. اتحادیه تاکسیرانی کل کشور هنوز نحوه استفاده از این خودروها را اعلام نکرده یا باید آن را به بخش خصوصی بدهیم یا اجاره به شرط تملیک داده شود. اما به هر حال، باید به سیستم حمل‌ونقل عمومی کرمان اضافه شود و احتمالاً در سرویس مدارس استفاده شود. اما اینکه چطور استفاده شود، هنوز به طور قطعی مشخص نیست.

تجربه قبلی استفاده از ون در کرمان، هم از لحاظ استقبال مسافران و هم مطلوبیت برای رانندگان، موفقیت‌آمیز بود که دوباره هم خریدید؟

تعداد ون‌هایی که در دوره‌های گذشته خریده شد، زیاد نبود. فکر کنم شهر کرمان از ماشین‌های قبلی نزدیک به ۲۰۰ تا بیشتر نداشته باشد. الان ون‌ها چون تامین مسافر برایشان در شهر خیلی سخت بوده، بیشتر برای سرویس‌دهی مدارس و شرکت‌های اطراف شهر خدمات‌رسانی می‌کنند ولی می‌توان برای ۵۰ ون جدید برنامه‌ریزی کرد تا دردی از مشکل حمل‌ونقل عممی شهر کرمان دوا کنند. سرویس مدارس موضوع مهمی است و در این زمینه مشکلاتی وجود دارد و به نظر ما این ون‌ها اگر به این بخش ورود کنند، بهتر باشد.

اتوبوس فرسوده‌ای را حذف کنید. الان مجبوریم از اتوبوس‌هایی که فرسودگی بالایی دارند استفاده کنیم. آن‌ها که ارزش بازسازی داشته باشد را بازسازی می‌کنیم چون توان تولید خودرو در کشور هم شاید به حدی نباشد که همه شهرها بخواهند اتوبوس‌های نو بخرند. این ۵۸ اتوبوس نو دو سال گارانتی دارد و می‌تواند یک سر کار کند؛ یعنی از صبح تا ظهر و بعد با راننده دیگری، از ظهر تا شب ادامه دهد. الان که زمستان و هوا سرد است، چند تا نیرو داریم که در توقفگاه کارشان این است که اتوبوس‌ها را از شب ساعت ۱۰ روشن کنند تا گازوئیل آن یخ نزند. این ماشین باید تا دو بعدازظهر همچنان روشن بماند. این‌ها بخشی از مشکلاتی است که ما داریم. سرپا نگه داشتن اتوبوس‌ها به طوری که هر صبح از توقفگاه خارج شوند و به مسافران سرویس بدهند تا نارضایتی ایجاد نشود، کار بسیار سختی است اما وقتی اتوبوس‌های نو وارد سیستم بشوند، هر یک دستگاه به اندازه دو ماشین می‌تواند کار کند.

تا الان بیشتر صحبت این بود که چون شهرداری کرمان پول ندارد تا اتوبوس جدید بخرد، سیستم حمل‌ونقل عمومی کارایی ندارد. براساس گفته‌های شما، معابر شهر کرمان هم مانعی بر سر راه توسعه حمل‌ونقل عمومی است. درست است؟

این محدودیت هم برای سیستم اتوبوسرانی و هم تاکسیرانی وجود دارد. در حال حاضر، ۸۰ درصد از ناوگان تاکسیرانی شهر کرمان فرسوده است و باید بازسازی و نوسازی و تعویض شود. اما قیمت خودرو خیلی بالا رفته و رانندگان توان خرید ندارند. بیش از چهار هزار تاکسی در کرمان داریم. برخی می‌گویند چرا در فلان خط تاکسی نداریم یا فلان ساعت تاکسی نداریم. اول اینکه تعداد مسافران در کرمان نسبت به بسیاری از شهرهای دیگر کم‌تر است. در برخی شهرها، تاکسی و اتوبوس و مترو و بی‌آرتی و تاکسی‌های اینترنتی دارند کار می‌کنند و همچنان مسافر هست ولی در کرمان، مسافران مقطعی هستند. شهروندان می‌گویند کرایه بالاست در صورتی که در بهترین خط، راننده تاکسی ما، روزانه ۶۰ مسافر می‌تواند جابه‌جا کند که ماهانه ۹ میلیون تومان می‌شود که سه میلیون و ۵۰۰ هزار تومان آن هزینه استهلاک و روغن و سوخت و ... است. بنابراین، آنچه که برایش باقی می‌ماند، حداقل حقوق اداره کار است. در این شرایط نمی‌توانیم به همه تاکسی‌ها بگوییم همیشه در خط باشند. در کرمان جایی هم نداریم که بتوانیم همه تاکسی‌ها در ایستگاه مشخصی باشند. در برخی معابر مجوزی از شورای ترافیک گرفتیم و با نیوجرسی مسیری را جدا کردیم مثلاً پیرامون بازار تاریخی یا ابتدای خیابان استقلال؛ در صورتی که در همین محل‌ها، نباید از عرض خیابان می‌گرفتیم، بلکه ایستگاه باید به صورت ترفنگی ایجاد می‌شد اما معابر ما چنین امکانی ندارد. بنابراین، بخشی از مشکلات ترافیکی شهر کرمان به دلیل وضعیت معابر است. اگر معابر مناسب بودند با اضافه شدن اتوبوس‌های جدید، می‌شد بخش زیادی از مشکل را حل کرد ولی عرض معابر کم و تقاطع‌ها به هم

ولی باز هم به عدد ۲۰۰ اتوبوسی که نیاز شهر است نمی‌رسیم. تازه این عدد ۲۰۰ هم مربوط به جمعیت فعلی شهر است نه چهار سال دیگر. درست می‌گوییم؟

مشکل بزرگی که در شهر کرمان داریم این است که مثل شهرهای دیگر نمی‌توانیم خطوط ویژه ایجاد کنیم. یک خط ویژه در میدان آزادی، خیابان شهید بهشتی، شریعتی و میدان شهدا داریم که تازه همین هم، ویژه نیست و تنها یک مسیر آن، ویژه است و در مسیر برگشت از آزادی، دوباره اتوبوس‌های ما به ترافیک می‌خورد. بنابراین، اگر بیش از این تعداد اتوبوس بخواهیم به شهر بیآوریم، خود همین اتوبوس‌ها ترافیک ایجاد می‌کند. اگر خیابان شریعتی برای خط بی‌آرتی مهیا شود و رفت و برگشت اتوبوس با سرعت انجام شود بسیار موثر است. متأسفانه، در حال حاضر، چنین قابلیتی را در هیچ‌یک از خیابان‌های کرمان که پرمسافر هستند نداریم.

در مسیر آزادی تا فرودگاه هم چنین شرایطی وجود ندارد؟

از آزادی تا فرودگاه چنین قابلیتی وجود دارد ولی در این مسیر، تعداد مسافران خیلی کم‌تر از مسیر آزادی تا مشتاق است. عرض خیابان شریعتی خیلی کم است. مشاور در حال مطالعه است تا طرحی ارائه شود که یک خط بی‌آرتی در این خیابان ایجاد شود. در کرمان معابر طوری طراحی شده که شاید بتوان گفت بدترین شهر از نظر ترافیک باشد و مدام هم وضع بدتر می‌شود؛ چرا که در شهر، شاهراه‌های اصلی مثل بلوار جمهوری از فرودگاه تا مسجد و در جهت شمال به جنوب، نداریم. به همین دلیل، مشکل ترافیک شهر کرمان را نمی‌توانیم جمع کنیم. ولی اگر ۲۰۰ دستگاه اتوبوس داشته باشیم، می‌توانیم کردوری برای حاشیه شهر تعریف کنیم. البته برای این وضعیت هم، این موضوع مطرح است که مسافر کافی در این کریدور نداریم. روی این موضوع باید خیلی کار کارشناسی انجام شود. چیزی که مشخص است اینکه اگر این تعداد اتوبوس به چرخه سرویس‌دهی اتوبوسرانی بیاید، روزی ۱۵۰ اتوبوس وارد شهر می‌شود و مردم هم اعتماد می‌کنند. در حمل‌ونقل عمومی آن‌قدر ساعات رفت‌وآمد اتوبوس‌ها باید دقیق باشد که مردم اعتماد کنند و این ممکن نیست مگر اینکه بتوانیم تعداد اتوبوس کافی داشته باشیم. الان یک دستگاه اتوبوس صفر شهری پنج میلیارد تومان قیمت دارد؛ شهرداری کرمان توان خرید ندارد. برای همین اتوبوس‌هایی که داریم خریداری می‌کنیم، ما سهم ۳۰ درصد را پرداختیم و مابقی را دولت تامین می‌کند ولی در حال پیگیری هستیم تا اگر در سال‌های آینده، درآمد شهرداری خوب بود، بتوانیم هر سال ۲۰ تا ۳۰ دستگاه اتوبوس جدید به خطوط شهر کرمان اضافه کنیم تا به مرور مشکل حل شود.

با توجه به فرسودگی بالایی که بسیاری از اتوبوس‌های شهرداری همین الان دارند، چقدر خوش‌بین هستید که اضافه شدن ۵۸ اتوبوس جدید بتواند به تقویت سیستم اتوبوسرانی و رفع کمبودها کمک کند؟ چون به نظر می‌رسد مجبور باشید هر اتوبوسی را که وارد می‌کنید



اسما پورزنگی آبادی

را داشتیم، حدود هشت خط هم اضافه شده و برخی خطوط که یک دستگاه داشتند، با دو دستگاه سرویس‌دهی می‌شود. آمار مسافران هم بالا رفته به طوری که در برخی روزها، بیش از ۳۰ هزار مسافر در روز در کل شهر با خطوط اتوبوس جابه‌جا می‌شوند. اگر بتوانیم ماشین و راننده را تامین کنیم، سال آینده، شاید این آمار دو برابر هم بشود. اگر در شهر کرمان، شبکه حمل‌ونقل راه‌اندازی شود یعنی به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که در تمام خطوط اصلی شهر، اتوبوس داشته باشیم و مدت زمان سفر هم کوتاه شود؛ شهروندان هم اطمینان می‌کنند و بیشتر، از این سیستم برای تردد در شهر استفاده می‌کنند. مثلاً اگر اتوبوس از میدان شهدا به سراسیاب می‌رود، بیش از ۲۵ دقیقه طول نکشد. اگر در کل خطوط بخواهیم بگوییم سرویس‌دهی خوبی انجام دادیم، مسافر بیش از ۱۵ تا ۲۰ دقیقه در خطوط اصلی و در خطوط فرعی بیش از ۳۰ دقیقه نباید معطل بماند و برای رسیدن به این شرایط، باید تعداد اتوبوس‌ها زیاد شود. مسیر سراسیاب را مثال می‌زنم که خط پرمسافری است. الان در این مسیر دو خط داریم، هر خط در حالت عادی دو ماشین دارد، در ساعات پیک مثل صبح زود و ظهر، یک دستگاه اضافه می‌شود. برای چنین خدمات‌رسانی نیاز به افزایش تعداد اتوبوس‌ها است. براساس برآوردی که ما انجام داده‌ایم، در شهر کرمان، اگر بخواهیم سرویس‌دهی خوبی انجام دهیم و مردم از حمل‌ونقل عمومی و اتوبوس استفاده کنند و به ما اعتماد کنند، نیاز به ۲۰۰ دستگاه اتوبوس سرحال داریم که هر صبح از توقفگاه خارج می‌شوند.

آن هم اتوبوس‌هایی که اغلب فرسوده‌اند و در هوای سرد این روزها، از شب قبل روشن مانده‌اند تا گازوئیل آن یخ نزند. او در گفت‌وگویی که در ادامه می‌خوانید، با ادعا به اینکه سرویس‌دهی اتوبوسرانی به مردم مناسب نیست، تصریح می‌کند که سرپا نگه داشتن اتوبوس‌ها به طوری که هر صبح از توقفگاه خارج شوند و به مسافران سرویس بدهند تا نارضایتی ایجاد نشود، کار بسیار سختی است.

او البته امید به اضافه شدن ۵۸ اتوبوس جدید به ناوگان اتوبوسرانی دارد که با کمک دولت خریداری شده است. اتوبوس‌هایی که تاکنون تنها ۱۹ دستگاه آن به کرمان رسیده و ۱۰ دستگاه آن پلاک‌گذاری شده است. گفت‌وگو با او را که از پاره‌ای از مشکلات حوزه حمل‌ونقل عمومی کرمان پرده برمی‌دارد در ادامه می‌خوانید.

در شهر کرمان سرمایه‌گذاری شهرداری در بخش حمل‌ونقل عمومی آن چنان کم‌رنگ بوده که ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی که اکنون باید گره‌گشای مشکلات شهروندان و شهر و شهرداری باشند، خود به مشکلی برای شهر تبدیل شده‌اند به گونه‌ای که ۸۰ درصد از ناوگان تاکسیرانی فرسوده است و بسیاری از رانندگان توان خرید ماشین نو ندارند. بخش زیادی از اتوبوس‌های فعلی نیز فرسوده‌اند، اتوبوسرانی با کمبود اتوبوس مواجه است و کمک‌های دولت هم برای خرید اتوبوس جدید به صورت قطره‌چکانی به شهرداری می‌رسد.

رضا میرزایی مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل بار و مسافر شهرداری کرمان می‌گوید: «در شهر کرمان، اگر بخواهیم سرویس‌دهی خوبی انجام دهیم و مردم از حمل‌ونقل عمومی و اتوبوس استفاده کنند و به ما اعتماد کنند، نیاز به ۲۰۰ دستگاه اتوبوس سرحال داریم که مثلاً ۱۶۰ دستگاه آن کار کند و بقیه ذخیره باشد. ولی در حال حاضر، این تعداد اتوبوس نداریم و الان هر صبح، تنها حدود ۷۰ تا ۸۰ اتوبوس از توقفگاه خارج می‌شوند.»

آن هم اتوبوس‌هایی که اغلب فرسوده‌اند و در هوای سرد این روزها، از شب قبل روشن مانده‌اند تا گازوئیل آن یخ نزند. او در گفت‌وگویی که در ادامه می‌خوانید، با ادعا به اینکه سرویس‌دهی اتوبوسرانی به مردم مناسب نیست، تصریح می‌کند که سرپا نگه داشتن اتوبوس‌ها به طوری که هر صبح از توقفگاه خارج شوند و به مسافران سرویس بدهند تا نارضایتی ایجاد نشود، کار بسیار سختی است.

او البته امید به اضافه شدن ۵۸ اتوبوس جدید به ناوگان اتوبوسرانی دارد که با کمک دولت خریداری شده است. اتوبوس‌هایی که تاکنون تنها ۱۹ دستگاه آن به کرمان رسیده و ۱۰ دستگاه آن پلاک‌گذاری شده است. گفت‌وگو با او را که از پاره‌ای از مشکلات حوزه حمل‌ونقل عمومی کرمان پرده برمی‌دارد در ادامه می‌خوانید.

سال‌هاست موضوع کمبود اتوبوس در شهر کرمان مطرح است. گفته می‌شود امسال سرویس‌دهی در برخی از خطوط به همین دلیل، از برنامه اتوبوسرانی حذف شده، در بسیاری از مسیرهای دیگر هم، اتوبوس کافی وجود ندارد و مسافران بسیار معطل می‌شوند. ممکن است بفرمایید نسبت به نیازی که شهر دارد، چقدر با کمبود مواجهیم؟

سرویس‌دهی در هیچ‌یک از خطوط حذف نشده است. دو سال که کرونا بود، چون تعداد مسافران در بسیاری از مسیرها بسیار کم شده بود، برخی خطوط حذف یا تعداد دستگاه‌ها کم شد. از ابتدای امسال که رفع محدودیت‌ها و بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها

پایان یک چرخه معیوب

وی در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه مولفان کرمانی در عرصه نشر بعضاً با اقبال چندانی از سوی ناشران مواجه نبودند و این اطمینان را نداشتند که آیا آثار آن‌ها به شایستگی به دست مخاطب می‌رسد؟ اظهار کرد: «ما قصد داریم ترازوی را در کارها رعایت کنیم و نمی‌خواهیم بساز و بفروش حوزه نشر

نمی‌خواهیم بساز و بفروش حوزه نشر باشیم

می‌دهند. این چرخه معیوب را اما باید جایی تمام کرد. باید به مولف احترام بگذاریم و وقتی می‌توانیم احترام بگذاریم که این ترازو حفظ و در کیفیت ادبی قابل قبولی، کار را پیش ببریم.»

وی تاکید کرد که برای رسیدن به اهداف نشر مسین، به همکاری مولفان استان کرمان و دیگر استان‌ها نیاز داریم.

ایجاد و ترازوی را رعایت خواهیم کرد و البته بلندپروازی بیجا هم نداریم اما می‌خواهیم ترازو حفظ شود.»

این شاعر رفسنجانی افزود: «در حال حاضر، بسیاری از آثار، با سرمایه مولفان چاپ می‌شوند و حتی برخی ناشران پرواوزه پول از شاعر و داستان‌نویس می‌گیرند و اثر او را چاپ می‌کنند و تعدادی را به خود او

باشیم بلکه می‌خواهیم یک گام رو به جلو در حد خودمان برداریم.»

وی تاکید کرد: «ما نیامده‌ایم از مولف پول بگیریم و کتاب چاپ کنیم. این همان بساز و بفروشی است.»

میرافضلی ادامه داد: «اگر کسی چنین رویکردی داشته باشد به انتشار هر کتابی تن می‌دهد ما اما در نشر مسین، اعتباری را