یادداشت

## شلیک به محیط‌بان آزاد است!

مهدی آیینی

دبیر گروه جامعه

محیط‌بانان آسان می‌میرند، جنگلبانان آسان پر می‌کشند؛ هیچ‌کس هوای مردان طبیعت را ندارد، این زخمی است کهنه که شهادت بیش از ۱۶۰ محیط‌بان و جنگلبان در ۴۰ سال گذشته آن را تایید می‌کند؛ زخمی که دوشنبه گذشته با شهادت دو محیط‌بان در زنجان دوباره سر باز کرد، زخمی که اگر ریشه‌های آن را جست‌وجو کنیم به کمبود نیرو، تجهیزات، آموزش، بی‌توجهی به استفاده از فناوری و ظرفیت جوامع محلی و سیاست‌های اشتباه خواهیم رسید.

بارها از تعداد اندک محیط‌بانان کشور و تجهیزات نامناسب آنها سخن به میان آمده است و نمی‌توان انکار کرد در کشورمان تعداد محیط‌بانان یک‌دوازدهم استاندارد جهانی است و برای پوشش هر ۱۲ هزار هکتار یک محیط‌بان وجود دارد اما برای رفع این کمبود تاکنون آن‌طور که باید مسؤولان قدم برنداشته‌اند و حتی از ظرفیت جوامع محلی برای پر کردن این خلأ استفاده نکرده‌اند. این درحالی است که تعداد اندک آنها شرایط را برای جسور شدن شکارچیان غیرمجاز فراهم کرده. درواقع با توجه به این وضعیت، شکارچیان متخلف ترجیح می‌دهند به‌جای دستگیری و پرداخت جریمه، سلاح خود را به سمت محیط‌بانان بی‌دفاع نشانه بگیرند.

کمبود تجهیزات از دیگر مشکلات محیط‌بانان است؛ مشکلی که شرایط را برای رودررو شدن آنها با شکارچیان فراهم آورده است. به‌عبارت‌دیگر می‌توان گفت کمبود تجهیزات سبب شده محیط‌بانان نتوانند از وقوع جرم پیشگیری کنند و زمانی متوجه تخلف شوند که شکارچی حیوانی را شکار کرده و می‌خواهد هر طور شده از دست قانون بگریزد. این درحالی است که اگر تعداد محیط‌بانان اندک نبود و آنها از طریق خودرو و موتورسیکلت در مناطق حفاظت زده گشت می‌زدند بیشتر شکارچیان با دیدن آنها ریسک شکار را به جان نمی‌خریدند. علاوه بر این با توجه به تصاویری که از شهادت دو محیط‌بان زنجانی منتشرشده، می‌توان گفت آنها جلیقه ضدگلوله نیز به تن نداشته‌اند؛ جلیقه‌هایی که برای آنها تبلیغات زیادی صورت گرفت اما به نظر می‌رسد مناسب نبودن آنها سبب شده محیط‌بانان رغبتی به استفاده از آنها نداشته باشند.

بی‌توجهی به فناوری روز نیز از دیگر مسائلی است که سبب شده نگهبانان طبیعت جان خود را آسان از دست بدهند. تجهیز مناطق حفاظت‌شده کشور به دوربین‌های مداربسته می‌تواند مواجهه شکارچیان و محیط‌بانان را کاهش دهد و به این شکل مانع بروز اتفاقات تلخ شود. علاوه بر این با توجه به حادثه‌ای که برای محیط‌بانان زنجانی رقم خورد و همکاران آنها نتوانستند در تاریکی شب خودروی آنها را زودتر شناسایی کنند، می‌توان پی برد که خودروی این محیط‌بانان به ابزار ابتدایی مانند جی‌پی‌اس نیز مجهز نبوده است؛ ابزاری که استفاده از آن دست‌کم می‌تواند در چنین موقعیت‌هایی کارگشا باشد.

از سیاست‌های نامناسب برخی مدیران بالادستی نیز می‌توان به‌عنوان مساله‌ای نام برد که شرایط را برای به خطر افتادن جان محیط‌بانان فراهم می‌کند. برخی محیط‌بانان ادعا می‌کنند مدتی است که شاخص‌های نامناسبی برای ارزیابی فعالیت آنها در نظر گرفته‌شده است. آنها دست روی شاخص کشف سلاح می‌گذارند و از این گلایه می‌کنند که اگر آمار کشف سلاحشان مناسب نباشد، مدیران بالادستی به آنها انگ بی‌انگیزگی می‌زنند. آمارها نیز حکایت از این دارد که در دو سال گذشته یگان حفاظت محیط‌زیست حدود ۱۰ هزار سلاح غیرمجاز را کشف کرده است. شاید به همین دلیل باشد که برخی محیط‌بانان بر متوقف کردن شکارچیان فراری پافشاری و شرایطی ایجاد می‌کنند که به درگیری‌های مرگبار ختم می‌شود. البته ریشه چنین سیاست‌های اشتباهی را باید در بی‌توجهی نسبت به مساله پیشگیری جست‌وجو کرد؛ مساله ای که به نظر می‌رسد سازمان حفاظت محیط‌زیست برای برطرف کردن آن از کارشناسان خبره کمک نمی‌گیرد و آموزش را فقط در نحوه تیراندازی، استفاده از شوکر و باتوم خلاصه کرده است.

## ۴۰ روز تا واکسن ایرانی

ایرج حریرچی، معاون کل وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی گفت: ۹ واکسن کرونا در کشور در حال ساخت است که چهار واکسن در ماه‌های آینده برای استفاده وسیع به بهره‌برداری می‌رسد. همچنین نخستین واکسن ایرانی کرونا، ۴۰ روز دیگر در اختیار مردم قرار می‌گیرد. وی ادامه داد: واکسن دوم که برمبنای ویروس ضعیف و کشته‌شده است با تیراژ ماهانه هشت تا ۱۰ میلیون دوز از حدود ۷۰ روز دیگر در دسترس مردم قرار می‌گیرد. / ایرنا

## پیشنهاد تعطیلی ۷ تا ۱۰ روزه تهران

علیرضا زالی، فرمانده عملیات مقابله با کرونا در کلانشهر تهران از ارائه پیشنهاد تعطیلی یک هفته یا ۱۰ روزه پایتخت خبر داد. وی با بیان این‌که این پیشنهاد به معاون اول رئیس‌جمهور و وزرای کشور و بهداشت ارائه شده است، افزود: وضع فعلی کرونایی و وقوع یک سناریوی تلخ در تهران ناشی از جدی نگرفتن توصیه‌های کارشناسان نظام سلامت است. / ایسنا

شلوغی مترو و کمبود وسایل حمل‌ونقل عمومی، عملا فاصله‌گذاری اجتماعی را بی‌معنا کرده است

عکس: میزان

خودداری دولت از پرداخت سهم خود برای توسعه و نوسازی حمل و نقل عمومی مردم را مجبور می‌کند این هزینه‌ها را از جیب خود پرداخت کنند

# حمله گرانی به حمل و نقل عمومی

مریم خباز

جامعه

با این که همه‌مان از نظر روانی آماده پذیرش هر نوع گرانی هستیم و گران شدن هیچ چیز نمی‌تواند غافلگیرمان کند اما گران شدن کرایه حمل و نقل عمومی واقعا دارد حالمان را بد می‌کند. این گرانی، دردی است که میان این همه درد در عهد کرونا نمی‌دانیم آن را کجای دلمان بگذاریم و برای این که این درد کمی التیام پیدا کند فقط می‌توانیم یک مشت عدد و رقم را کنار هم بچینیم تا به این نتیجه برسیم که عده‌ای دارند کم‌کاری می‌کنند و مردم را هرچه بیشتر زیر منگنه گرانی‌ها سُر می‌دهند.

کرایه حمل و نقل عمومی گران شد؛ این خبر نه تازه است نه جدید بلکه روالی است مختص اسفند ماه‌های هرسال برای تعیین تکلیف قیمت‌ها در سال جدید. اسفند ۹۹ هم همین روال تکرار شد و همپای بقیه شهرهای بزرگ، گران شدن هزینه حمل و نقل عمومی با تصویب فرمانداری در تهران سر و شکلی قانونی یافت. امسال اما با بقیه سال‌ها یک فرق بزرگ دارد؛ هم کرونا مشغول تاخت و تاز کم سابقه است و هم به‌واسطه گرانی‌های پی در پی کفگیر خیلی‌ها به ته دیگ خورده و گرانی حمل و نقل برایش حکم ناخنی را دارد که زخم ناسوری را می‌کند. این زخم وقتی به خون می‌افتد که بدانیم اگر سال قبل قیمت همه بخش‌های حمل و نقل ۲۵ درصد گران شد امسال که کرونا جدی‌تر از همیشه در کمین است و صورت ایران و به‌خصوص تهران از تب بیماری، قرمز آتشین است نرخ‌ها تا ۳۵ درصد یعنی بیشتر از روال معمول اجازه افزایش یافته تا تیری کاری باشد بر پیکره قشرهای آسیب‌پذیری که حمل و نقل عمومی عصای دست‌شان است.

## دولت پول ندارد، مردم دارند؟

علیرضا سرحدی، کارشناس مسائل شهری

در شرایط کنونی که عموم جامعه با فراگیری بیماری کرونا دست به گریبانند و رکود اقتصادی هم به معیشت آنها ضربه زده است افزایش قیمت در ناوگان حمل‌ونقل عمومی به نوعی تحمیل بار اضافه و سنگین روی دوش مردم است.

اگر در توجیه گران‌تر کردن بلیت مترو، ارائه خدمات ویژه از سوی مدیران شهری اعلام شده، باید پرسید مراد از این خدمات چیست؟ احداث یک اغذیه‌فروشی در ایستگاه مترو یا پاکیزه نگه داشتن محیط آن را نمی‌توان به‌عنوان خدمات محسوب کرد چراکه حداقل در مقایسه با دیگر کشورهای جهان اینها مواردی پیش‌پا افتاده محسوب می‌شود و برای عموم مردم نه تنها این خدمات اهمیتی ندارد بلکه خواسته آنها انجام درست وظایف اصلی خود این ناوگان است.

وقتی از خدمات ناوگان حمل و نقل عمومی حرف می‌زنیم باید مصداق‌هایی در این رابطه داشته‌باشیم. این مصداق‌ها وقتی مهم‌تر می‌شود که وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی‌مان را با دیگر شهرهای جهان مقایسه کنیم. ما هنوز در اجرای وظیفه ذاتی ناوگان حمل و نقل همگانی ناتوانیم، به این مفهوم که اصلی‌ترین وظیفه این ناوگان به‌عنوان مثال مترو سر وقت بودن زمان ورود قطار شهری به ایستگاه است، در حالی که طی این سال‌ها هنوز نتوانسته‌ایم به این مفهوم حتی نزدیک بشویم.

این در حالی است که به عنوان مثال متروی شهر لندن بدون هیچ تاخیری اقدام به سوار کردن مسافران این شهر می‌کند و این زمان‌سنجی آنقدر بدیهی و معمولی است که مسافران برای رسیدن به مقاصدشان می‌توانند روی این زمان‌بندی حساب کنند. نبود تعهد به اجرای درست این وظیفه بنیادین باعث بروز پیامدهای بسیاری برای حجم بالایی از شهروندان و دلیلی بر هدر رفت وقت و انرژی بسیار می‌شود. ما هنوز برای شهروندان‌مان که سالانه ۳۰۰ ساعت از عمرشان را در ترافیک به نوعی هدر می‌دهند، پاسخی نداریم.

توجیه دیگر مدیران شهری هم در این حوزه جالب توجه است، آنها می‌گویند چون دولت پول ندارد و منابع مالی مدیریت شهرداری هم جوابگو نیست، بنابراین مجبور به گران‌تر کردن بلیت مترو و اتوبوس هستند. این استدلال نشان از فاصله هشدارآمیز مسؤولان و مدیران با عموم مردم است، همان چیزی که از آن به عنوان سرمایه اجتماعی یاد می‌شود.

چطور شهرداری و دولت پول ندارد و انتظار دارد مردم داشته‌باشند. نکته این است که شهروندان هم نسبت به حقوق بدیهی خود در این حوزه ناآگاهند؛ این ناآگاهی البته که به نفع مدیرانی است که ناکارآمدی و مسؤولیت آشکار خود را پشت آن پنهان می‌کنند چراکه وقتی شهروندان نسبت به این موارد آگاهی داشته‌باشند بنابراین حق خودشان را مطالبه می‌کنند. حالا اما مدیران شهری نه تنها اقدام به گران کردن بلیت حمل و نقل عمومی کرده‌اند بلکه به نوعی منت آن را هم سر مردم می‌گذارند و با مقایسه خدمات ارائه شده با دیگر شهرهای جهان به نوعی تصمیم به افزایش نرخ‌ها را توجیه می‌کنند.

## ۳۵ درصد تورم برای ناوگانی کهنه

امسال رکورد دست کرایه تاکسی و اتوبوس است، اتوبوس‌هایی که پارسال گفتند کرونا وضع مالی صاحبانش را اسفبار کرده و تاکسی‌هایی که می‌گویند، نمی‌شود از جیب صاحبانشان به نفع مردم بخشید. همین شد که کرایه اتوبوس و تاکسی از اردیبهشت امسال که کرایه‌های جدید رسما اعمال می‌شود نسبت به سال ۹۹، ۳۵ درصد اضافه خواهد شد تا این تصمیم در کارنامه عملکرد تصمیم‌گیران شهری به صورت ستاره‌دار باقی بماند.

می‌گوییم ستاره‌دار چون افزایش ۳۵ درصدی افزایش کرایه اتوبوس و تاکسی شاید به نفع صاحبان اتوبوس و تاکسی باشد ولی یقینا به ضرر مردم است؛ مردم خسته از این همه گرانی، بینندگان تورم بالای ۵۰ درصد و مردم ایستاده در صف یک روز برای مرغ و روز دیگر برای روغن و شکر والبته رخ به رخ با کرونا.

آنهایی که آمدند ابروی اتوبوسرانی و تاکسیرانی را با تورم ۳۵ درصدی درست کنند ولی زدند چشم مردم را با قیچی گرانی کور کردند، اسفند پارسال که عدد کرایه‌ها را در خلوت خود بالا و پایین می‌کردند به ورشکستگی این دو ناوگان اشاره کردند، درحالی که ورشکستگی مردم را به یاد نیاوردند. همچنین از یاد بردند ناوگانی که هرسال به قیمت بلیت آن افزوده می‌شود روز به روز از کیفیت خدمات‌دهی‌اش کم می‌شود و گرانی‌ها برای ناوگانی اعمال می‌شود که کهنه و فرسوده است. این را نه ما که مسؤولان خودشان می‌گویند.

دست‌کم در مورد اتوبوسرانی تهران می‌دانیم گرچه پارسال ۲۰۰ اتوبوس دو کابین برای بازسازی، راهی سوله‌های تعمیرگاهی شدند و دستور خرید ۲۵۰۰ اتوبوس جدید نیز صادر شد ولی خطوط اتوبوسرانی پایتخت به ۳۰۰۰ اتوبوس جدید و نوسازی ۳۴۰۰ اتوبوس فرسوده معادل ۶۱ درصد از ۵۶۰۰ اتوبوسی که عمری بالای ۱۲ سال دارند، محتاج است.

در مورد تاکسی‌های فعال در شهرها نیز وضع مشابه است و استناد ما به گفته‌های مرتضی ضامنی، مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور است که عدد تاکسی‌های فرسوده کشور با عمر بیش از ۱۰ سال را ۱۹۲ هزار دستگاه اعلام کرده است. در تهران نیز به گفته علی محتشمی‌پور، معاون فنی و بهره‌برداری سازمان تاکسیرانی ۴۰ هزار تاکسی معادل نیمی از ناوگان ۸۰ هزار خودرویی تاکسیرانی پایتخت مُهر فرسودگی به پیشانی دارند. با این حال کرایه این تاکسی‌های فرسوده بدون این که خدماتی بهتر از سال قبل به مسافران ارائه دهند سال به سال و امسال ۳۵ درصد گران می‌شود تا این افزایش نرخ فقط مسکنی باشد برای مشکلات معیشتی تاکسیران‌ها نه ابزاری برای آسوده‌ترشدن مسافران. این احتمال هم هست که امسال با رشد چشمگیر کرایه تاکسی، بخشی از مسافران از این وسیله حمل‌ونقل صرف‌نظرکرده و به بخش‌های ارزان‌تر همچون اتوبوس و مترو رو بیاورند که آن هم داستانی است برای خود؛ داستانی پر کرونا.

کرایه تاکسی‌ها در سال جدید در حالی در تهران ۳۵ درصد افزایش خواهد یافت که طبق آمارهای رسمی نیمی از ناوگان تاکسیرانی معادل ۴۰ هزار دستگاه فرسوده است. این عدد در سراسر کشور ۱۹۲ هزار تاکسی با عمر بیش از ۱۰ سال است

## نقطه سرخط

دوباره باید از دولت حرف بزنیم، نه فقط دولت دوازدهم که دولت‌های یازدهم و دهم و نهم و همین‌طور رو به عقب تا به دولت دو دهه قبل برسیم که هیچ‌کدام سهم خود را از توسعه و تجهیز حمل و نقل عمومی نپرداخته‌اند یا اگر پرداخته‌اند به‌قدری ناچیز بوده که می‌شود نپرداخته حسابش کرد. در تحلیل وضع حمل‌ونقل عمومی، ما رسانه‌ها گرفتار یک دور باطل هستیم و همیشه از اول تا آخر می‌نویسیم اما چون آخر کار به دولت می‌رسیم، یک نقطه می‌گذاریم و برای دفعه بعد دوباره برمی‌گردیم سرخط.

دیگر لازم نیست تکرار کنیم که به اذعان مسؤولان شهری تهران، دولت یازدهم و دوازدهم ریالی به ناوگان حمل و نقل عمومی کمک نکرده‌اند و چوب‌خط بدهی‌های دولت به حمل و نقل پر شده است. این هم ضروری نیست که دوباره بنویسیم حمل و نقل عمومی برای این که کمی بال و پر بگیرد و از خمودگی فعلی خارج شود به ارزش پول امروز به ۲۰ هزار میلیارد تومان نیاز دارد. پس چون به گفته پیروز حناچی، شهردار تهران موضوع حمل و نقل عمومی پایتخت، ناوگانی که روزانه. قبل از کرونا. بیش از پنج‌میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند موضوعی نه شهری که حاکمیتی است، پس برای باز شدن گره‌های حمل و نقل همگانی نگاه‌ها همچنان رو به‌سوی دولت است.

با این حال اما چون دولت پا پس کشیده، نگاه‌ها به جیب مردم است که موید آن افزایش کرایه حمل‌ونقل عمومی به منظور درآمدزایی این بخش و کاستن از زیان‌دهی آن است؛ تلاشی که همه‌چیز در آن حساب و کتاب می‌شود مگر زیان مردمی که زیر بار فشارهای اقتصادی ترک برداشته‌اند و جیب‌شان مثل سفره‌های آب زیرزمینی دیگر توان برداشت ندارد.

## ۲۵ درصد تورم در تونل‌های زیرزمینی

خطر از بیخ مردم شهرتهران گذشت چون اگر ریش و قیچی به دست مسؤولان شهرداری می‌افتاد سال ۱۴۰۰ قیمت بلیت مترو تا ۴۰ درصد افزایش می‌یافت و هزینه یک رفت‌وبرگشت در طول روز در خطوط درون‌شهری به حدود ۶۰۰۰ تومان برای هر نفر می‌رسید اما چون این خطر رفع‌شده و ۱۹ هزار و ۸۵۹ تومان که برآورد می‌شود قیمت واقعی بلیت متروست ملاک تصمیم‌گیری قرار نگرفته، قیمت یک بلیت تک‌سفره برای سال ۱۴۰۰، ۲۰۰۰ تومان خواهد بود که از ابتدای اردیبهشت اعمال خواهد شد.

با ۲۰۰۰ تومان اکنون مگر چند خوراکی انگشت‌شمار کم‌ارزش یا قرصی نان چیزی دیگری نمی‌توان خرید، پس از این منظر کرایه مترو در تهران ناچیز است. همچنین اگر کرایه تاکسی را در یک کفه ترازو و قیمت بلیت مترو را در کفه دیگر قرار دهیم حتما مترو به صرفه‌تر از تاکسی است و کفه ترازو به نفعش سنگین‌تر می‌شود ولی اگر ماجرا را طور دیگری ببینیم و معیارها را کیفیت خدمات قرار دهیم مترو جایی است پر تنش، پر از ازدحام، صحنه‌ای برای برخوردهای فیزیکی و کلامی مداوم میان مسافران، حتی دست به یقه‌شدن و جایی برای کمین‌زدن برای یافتن صندلی خالی، درحالی که این مشکلات لااقل در تاکسی وجود ندارد.

با این که سرعت حرکت قطارها در زیرزمین بالاست و از ترافیک خبری نیست و مسافر زود به مقصد می‌رسد ولی در همین سفرهای کوتاه رنج تنه‌خوردن‌های مداوم، تحمل قطار دستفروشان و در ۱۴ ماه اخیر ترس ابتلا به کرونا در واگن‌های شلوغ از مزیت‌های آن می‌کاهد. پس مردم سال‌به‌سال درحالی بلیت مترو را گران تر می‌خرند که خدمات مشابه سال‌های قبل را دریافت می‌کنند؛ مضاف بر این که در ایام کرونا خطر بیمار شدن را هم به جان می‌خرند؛ البته تصمیم‌گیران به موضوع طور دیگری نگاه می‌کنند و آنچه بیشتر به چشم‌شان می‌آید خدمات مترو و تاب‌آوری‌اش با وجود دست‌های خالی است. کسی مثل محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران فقط به این نگاه می‌کند که دولت ریالی به بهبود وضعیت ناوگان اتوبوسرانی و مترو کمک نکرده و کرونا نیز باعث خسارت ماهانه ۱۰۰۰ میلیارد تومان به حمل‌ونقل عمومی تهران شده است.

عبدالحمید امامی، معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران نیز ترجیح می‌دهد به خسارت وارده به تشکیلات متبوعش از بابت کرونا اشاره کند و از ۱۲۰۰ میلیارد تومانی بگوید که کرونا در قالب هزینه روی دوش شهرداری گذاشته و البته از یک ۱۲۰۰ میلیارد تومان دیگر که از بابت افت درآمدها بر دوش شهرداری افتاده است.

با این که می‌دانیم شبکه راه‌آهن شهری تهران‌وحومه به عنوان متروی پایتخت لحظه‌ای از ارائه خدمات به شهروندان نمی‌ایستد اما این بخش مهم از ناوگان حمل‌ونقل عمومی به سبب کاستی‌هایش فشارهای زیادی را بر مسافران تحمیل می‌کند.

اگر آخرین گفته‌های علی امام، مدیرعامل شرکت متروی تهران در سال ۹۹ را مرور کنیم، او اذعان دارد که برای خدمات‌رسانی صحیح به شهروندان و استفاده از همه ظرفیت‌های مترو باید همه ایستگاه‌های خطوط ۶ و ۷ که فعلا ناقص است به بهره‌برداری برسد درحالی که پیش‌بینی می‌شود امسال در خوش‌بینانه‌ترین حالت فقط ۱۲ ایستگاه فعال شود؛ البته اگر خطوط ۶ و ۷ به طور کامل بهره‌برداری شود متروی تهران به ۱۵۰۰ واگن و به عبارتی به بیش از ۲۱۵ رام قطار نیاز دارد که بعید به‌نظر می‌رسد با حرکت لاک‌پشتی تامین واگن در کشور، چنین عددی محقق شود.