

اصل ماجرا

جایگزین مناسب برای کارت بلیت مترو

این روزها برخی ایستگاه‌های مترو با کاهش تعداد کارت‌بلیت‌ها برای فروش روبه‌رو شده‌اند. اگرچه مشکل کارت‌بلیت باعث توقف استفاده از حمل‌ونقل عمومی یا کاهش مسافران نشده است با این حال خبرهایی از کمبود کارت بلیت به گوش می‌رسد.

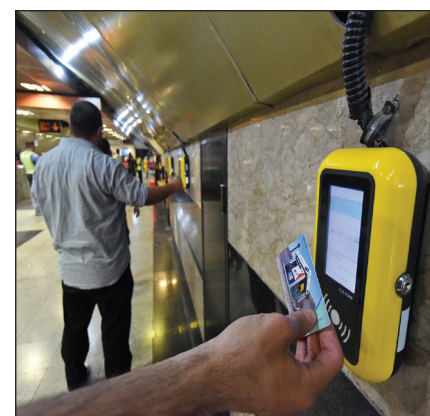
اما اصل ماجرا چیست؟

تولید کارت‌بلیت در یک سال گذشته به دلیل تغییر پیمانکار با مشکلاتی روبه‌رو شده بود و در یک مقطع کوتاه فروش آن متوقف شد اما اکنون در حال تولید است. صدور بلیت‌های تک‌سفره در ایستگاه‌های اتوبوس و مترو نیز در اوقاتی که کارت‌بلیت موجود نباشد جایگزین آن می‌شود. این بلیت‌ها با کارت بانکی قابل خرید هستند. مهم‌ترین ابزاری که به جای کارت‌بلیت می‌توان استفاده کرد، اپلیکیشن شهرواد است که بلیت‌ها را با ۱۰ درصد تخفیف ارائه می‌کند. این اپلیکیشن که روی گوشی‌های هوشمند نصب می‌شود مجموعه بزرگی از خدمات مربوط به شهرداری تهران را در خود جمع کرده است تا جایی که از آن به‌عنوان سوپراپلیکیشن نام برده می‌شود. در صفحه اصلی اپلیکیشن آی‌کون «بلیت الکترونیک» دیده می‌شود. با کلیک کردن روی این آی‌کون به صفحه‌ای می‌رسید که گزینه‌های مختلف بلیت را نشان می‌دهد. در بخش «کارت‌های من» می‌توانید کارت فیزیکی خود را با استفاده از شماره سریال به شهرواد متصل کنید یا این کار، کارت فیزیکی از کیف پول شارژ می‌شود. در صورت در اختیار نداشتن کارت فیزیکی می‌توان مستقیماً از شهرواد استفاده کرد. این اپلیکیشن یک رمزین (کی‌وآر‌کد) دارد و کاربر با قراردادن صفحه گوشی خود روی حسگر گیت‌های ورودی مترو از بلیت استفاده می‌کند. این کی‌وآر‌کدها بیشتر در ایستگاه‌های مترو استفاده می‌شوند و مانند بلیت فیزیکی باید در هنگام خروج دوباره آن را مقابل حسگرها قرار داد تا براساس مسافت طی شده از کیف پول شهروندی کم شود. در برخی ایستگاه‌های اتوبوس حسگرهای کی‌وآر‌کد نصب شده است و می‌توان از شهرواد در این موارد هم استفاده کرد.

یک دهه با کارت‌های پلاستیکی

پروژه استفاده کارت بلیت یا پرداخت الکترونیکی کرایه به جای بلیت‌های کاغذی، بیشتر از یک دهه قبل در تهران شروع شد. یک پیمانکار کارت‌بلیت‌ها را توزیع می‌کرد و پیمانکار دیگر کار نصب و اتصال دستگاه‌های کارت‌خوان را انجام می‌داد. کارت‌بلیت‌های خام در این زمان وارداتی بودند و در صورتی که در روند واردات آنها تأخیری صورت می‌گرفت توزیع کارت دچار مشکل می‌شد. حدود ۳ سال قبل قراردادهای ۱۰ ساله که با این پیمانکاران بسته شده بود به پایان رسید و موضوع انتخاب پیمانکار جدید یا تولید کار از سوی شهرداری بدون به کارگیری پیمانکار مطرح شد. قراردادهای قبلی برای بازه‌های کوتاه تمدید شده اما شهرداری تهران به دنبال راهی برای گسترش خدمات حمل‌ونقل بر اساس اپلیکیشن‌های تلفن همراه و تمرکز خدمات شهری در یک پلتفرم بود و به همین جهت در سامانه شهرواد بخشی به خرید بلیت اختصاص پیدا کرد. بهمن سال گذشته کمبود کارت‌بلیت‌ها در برخی ایستگاه‌ها رخ داد و دلیل آن وارداتی بودن کارت‌های پلاستیکی یا ماده اولیه آن عنوان شد. اگرچه گته می‌شد که کارت‌ها داخلی هستند. در اردیبهشت‌ماه امسال سازمان فناوری شهرداری تهران اعلام کرد که از ابتدای تابستان با فعال کردن سامانه مبتنی بر حساب شهروندی، دیگر فقط کارت‌های فیزیکی برای عبور از گیت‌های مترو مورد استفاده قرار نمی‌گیرند و از اپلیکیشن‌های تلفن همراه هم می‌توان برای این کار استفاده کرد. چندماه بعد از این، امکان پرداخت کرایه به اپلیکیشن شهرواد افزوده شد.

جنبه دیگر از فعالیت سامانه بسزرگ پرداخت کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی در تهران پسه کار‌خوان‌های موجود در ایستگاه‌های اتوبوس برپاکنده بودن آن در خیابان‌های پایتخت باعث شده است که اتصال برخط کار‌خوان‌های آنها به یکدیگر دشوار باشد. فرسودگی کار‌خوان‌های قدیمی در ایستگاه‌های بی‌آرتی و خسارت‌های ناشی از سرقت یا آسیب زدن به این کار‌خوان‌ها هم باعث شده بود که در چند سال گذشته تعداد زیادی از کار‌خوان‌های بی‌آرتی از کار بیفتند. آبان امسال یکی از اعضای شورای شهر اعلام کرد که نزدیک ۷۰ درصد مسافران اتوبوس در تهران بلیت نمی‌دهند که این کار باعث خسارت روزانه ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومانی به شهرداری است. بیشتر این تخلفات در ایستگاه‌هایی رخ می‌دهد که متصدی کنترل بلیت در آنها حضور ندارد. در حال حاضر طبق آمارهای موجود ۱۵۵ ایستگاه بی‌آرتی فاقد متصدی یا دستگاه شارژ یا فروش بلیت است. از مجموع ۳۱۵ ایستگاه بی‌آرتی ۱۶۰ ایستگاه دارای متصدی و دستگاه شارژ بلیت الکترونیک است. بخشی از پرداخت الکترونیک کرایه هم با کارتهایی انجام می‌شود که به شکل جاکلیدی‌های کوچک ساخته شده است اما کارت‌بلیت‌ها همچنان ابزار اصلی پرداخت کرایه هستند.



**ایستگاه پایانی خط ۶ مترو به راه‌آهن شهری متصل می‌شود**

رضا شنگی، شهردار منطقه ۲۰: طرح توسعه خط ۶ مترو از ایستگاه دولت‌آباد آغاز شده و پس از عبور از ایستگاه‌های چشمه علی، ابن‌بابویه، میدان شهری و حرم حضرت عبدالعظیم (ع) به ایستگاه راه‌آهن شهری می‌رسد و یک ایستگاه تبادلی بسیار حائز اهمیت و فاخر در سطح خاورمیانه خواهد شد.

# آلایندگی؛ دومین دلیل مردودی معاینه فنی

گزارش اینفوگرافی از تحولی که طی ۲۸ ماه در مراکز معاینه فنی تهران رخ داده است



از یک سو و ایمنی ترددی آنها از سوی دیگر موضوعی است که توجه همه را به خود جلب می‌کند. مدیرت شهری در دوره حاضر تلاش کرده طی ۲۸ ماه اخیر اقدامات مهمی برای توسعه معاینه فنی در تهران انجام دهد. در این زمینه اقدامات در آبخش کمی و کیفی ساماندهی شده و رخدادهای

عکس همسفری غیررسمی طایفه‌ساز

**گزارش**  
روزنامه‌نگار  
**سیدمحمدفخار**

خوشی را برای شهروندان رقم زده است. ۲ مورد از مهم‌ترین آنها اینترنتی شدن نوبت‌گیری مراکز معاینه فنی و شایانه روزی شدن ۳ مرکز بوده که طی ماه‌های اخیر مهم‌ترین نگرانی شهروندان را در روبه‌رو شدن با صف‌های طولی و اتلاف وقت بسیار به‌طور کامل رفع کرده است. ستاد مرکزی معاینه فنی

**تعداد خطوط معاینه فنی تهران**

- خط ۶۴: مکانیزه سبک و سنگین
- خط ۳۲: معاینه فنی خودروهای سبک
- خط ۱۱: موتورسیکلت

**خطوط معاینه فنی تهران**

- خودروهای سبک - ثابت: ۱۷ مرکز، ۴۹ خط
- خودروهای سبک - سیار: ۱۵ مرکز، ۱۵ خط
- خودروهای سنگین: ۳ مرکز، ۳ خط
- موتورسیکلت: ۱۱ خط، ۶ مرکز

**رخدادهای مهم ۲۸ ماه اخیر معاینه فنی تهران**

- حذف صف مراکز معاینه فنی
- شایانه‌روزی شدن ۳ مرکز
- کاهش زمان مراجعه به مراکز از میانگین ۳ ساعت به نیم ساعت
- افزایش ۶ برابری مراکز معاینه فنی سیار طی ۲ سال اخیر
- افتتاح نخستین تعمیرگاه خودروی ویژه بانوان در تهران

**نمودار توسعه زیرساخت و افزایش خطوط معاینه فنی سبک از ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۲**

سال	تعداد مراکز	تعداد خطوط
۱۳۹۸	۲	۲
۱۳۹۹	۲	۲
۱۴۰۰	۲	۲
۱۴۰۱	۲	۲
۱۴۰۲	۱۲	۱۲

**نمودار مراجعات و مردودی خودروهای غیرمشمول سال ۱۴۰۱**

نوع خودرو	مردودی	مراجعات
مردودی ترمز	۶.۷%	۶۷%
مردودی آلاینده	۷.۷%	۷۷%
مردودی ظاهری	۷.۱%	۷۱%
مردودی کمک‌فنر	۱.۳%	۱۳%
مردودی محور	۶.۳%	۶۳%

**علل مردودی خودروها در ۸ ماهه امسال**

نوع عیب	تعداد
گازهای خروجی	۱۰۶۱۵۹
همراستایی محورها	۶۲۷۲۱
کمک‌فنر	۳۰۳۷۰
تست ترمز	۸۱۹۶۱
وضعیت ظاهری	۱۳۷۷۹۶
مجموع	۴۰۹۰۰۷

**هزینه معاینه فنی خودروها در سال جاری (مصوبه دولت)**

- خودروهای سبک: ۹۲ هزار تومان
- خودروهای نیمه‌سنگین و سنگین: ۱۱۹ هزار تومان
- موتورسیکلت: ۲۲ هزار تومان

**هزینه مراجعه مجدد وسایل نقلیه (انجام ۲ آزمون)**

- هزینه خودروهای سبک: ۱۹ هزار و ۵۰۰ تومان
- خودروهای نیمه‌سنگین و سنگین: ۲۲ هزار تومان
- موتورسیکلت: ۳ هزار و ۹۰۰ تومان

**هزینه مراجعه مجدد وسایل نقلیه (انجام ۳ آزمون)**

- خودروهای سبک: ۳۰ هزار تومان
- خودروهای نیمه‌سنگین و سنگین: ۳۳ هزار تومان
- موتورسیکلت: ۶ هزار تومان

**هزینه انجام بازرسی چشمی قطعات گازسوز**

- خودروهای سبک و نیمه سنگین و سنگین: ۲۴ هزار تومان
- بازرسی چشمی هر مخزن CNG بدون باز کردن: ۲۸ هزار تومان

**۱۳ هزار فایر هیدرانت جدید در پایتخت نصب می‌شود**

کامران عبدولی، معاون پیشگیری سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران: تهران ۱۱ هزار و ۹۶ شیر فایر هیدرانت (شیر آب مخصوص آتش‌نشانی) دارد، اما پایتخت به ۱۳ هزار فایر هیدرانت دیگر نیاز دارد. هدف‌گذاری ما داشتن ۲۴ هزار فایر هیدرانت در شهر است و محل جامایی حدود ۱۳ هزار فایر هیدرانت انجام شده است.

در شهر

متهم جدید زباله‌های پراکنده در شهر

شهرداری در پی ایجاد سطل‌های زباله در بسته است تا به کیفیت نظافت معیار کمک کند



کیسه‌های زباله‌ای که در لوله‌ها و سطل‌ها استفاده شده، میوه‌های مخزن‌های زباله از دست‌مست‌های استفاده شده، میوه‌های کپک‌زده و غذاهای مانده پر شده است؛ این تصویری است که زباله‌گردها در کنار مخازن هر کوچه و خیابان می‌سازند و تلاش مداوم پاکبان‌ها برای پاک کردن این تصویر، چندان کار ساز نیست. تلاش برای تمیز ماندن محوطه اطراف مخازن به نیرد تن به تن میان پاکبان‌ها و زباله‌گردها تبدیل شده است و درست زمانی که پاکبان‌ها گمان می‌کنند با تمیز کردن فضای اطراف مخزن، موجب پاکیزگی کوچه‌ها و محله‌ها شده‌اند، دقایقی بعد با حضور یک زباله‌گرد، تصویر محیط اطراف پاکیزه مخزن مخدوش می‌شود؛ موضوعی که شاید کمتر مورد توجه قرار گرفته باشد.

زباله‌های پخش شده کنار مخزن کار گربه نیست

مصطفی که در یکی از محلات مرکزی شهر ساکن است، بارها شاهد خرابکاری زباله‌گردها در شهر بوده و در این رابطه می‌گوید: «من تا چند وقت پیش فکر می‌کردم که این حجم از کیسه‌های پاره شده اطراف مخزن‌ها و آشغال‌هایی که پخش و پلا شده‌اند، کار گربه‌های شگفت‌انگیز است و اون‌ها به زباله‌های اطراف مخزن‌ها حمله می‌کنند، اما چند روز پیش صحنه‌ای را دیدم که نظرم عوض شد.» توضیح داد: «درسته که بعضی از مخزن‌های زباله خیلی پر می‌شن و نیاز نازن که سریع تخلیه‌شن، اما مدتی پیش خدوم دیدم که یکی از این زباله‌گردها داشت یکی یکی کیسه‌های زباله رو پاره می‌کرد و آشغال‌های توی کیسه رو اطراف مخزن و درست وسط خیابان می‌انداخت.» این روایت محدود به مصطفی نمی‌شود و فاطمه که در یکی از مناطق جنوبی شهر زندگی می‌کند نیز نسبت به خارج کردن زباله‌ها از مخازن شهر توسط زباله‌گردها، اعتراض دارد: «شهر تهران به این بزرگی در سراسر زبادی داره، اما به مدتی هست که این زباله‌گردها وضعیت نظافت رو بدتر کردن. اینا هم از سرناچاری دست به این کار می‌زنن، اما بعضی مشکل شامون رو نمی‌شه نادیده گرفت؛ مثلاً همین که آشغال‌ها رو از سطل درمی‌آرن و بعد پلاستیک‌ها و چیزهایی که به درد فروش می‌خورن رو جدا می‌کنن و بقیه آشغال رو دور مخزن می‌ریزن. من نمی‌دونم باید چی کار کرد، اما این کار زباله‌گردها خیلی شکل و شمایل بدی به شهر داده است.»

۲۰ بار در روز اطراف مخزن‌ها رو تمیز می‌کنیم

پاکبان‌های شهر هم، دل خوشی از پخش شدن زباله‌ها به وسیله زباله‌گردها ندارند. حسن‌زاده، پاکبانی است که از همان ابتدای گشت‌و‌گو، زمانی که نام زباله جمع‌کن‌ها را می‌شنود، با کلافگی خاص می‌گوید: «این بنده‌های خدا که امان ما رو بریدن.» حسن‌زاده ادامه می‌دهد: «الان بدترین مشکل ما همین‌ه، مدام دور مخزن زباله رو تمیز می‌کنیم، اما باز چند دقیقه دیگه می‌بینیم که دور مخزن پر از کیسه‌های پاره شده آشغال و زباله‌اس. مدیرهای ما خیلی وقتاً نقاطی که کتیف باشه رو به ما پیام می‌زنن و ما سریع می‌ریزم که اون اطراف رو تمیز کنیم، اما بدبختی اینه که باز به زباله‌گرد دیگه می‌آ و همون وضعیت تکرار می‌شه.» این پاکبان که در منطقه ۲ کار می‌کند، با دلخوری توضیح می‌دهد: «بعضی وقتا مجبور می‌شم که ۲۰ بار اطراف مخزن‌ها رو تمیز کنیم، بارها هم به این زباله‌گردها گفتیم که تورو خدا، حداقل وقتی آشغال جمع می‌کنید، دور و بر مخزن تریزید، اول الکی به ما قول می‌دن، اما خوب، باز همون کار رو انجام می‌دن. دردسرم ما بیشتر موقع روز هست که تمام آشغال‌ها رو اطراف مخزن‌ها خالی می‌کنن.» به‌هم‌ریختگی مخازن شیراز سوی زباله‌گردها در سال‌های اخیر شدت یافته است؛ موضوعی که یکی از پاکبانان به اسم حسن‌زاده هم آن را تأیید می‌کند و می‌گوید: «والا این به سال اخیر خیلی زیاد شده، ما قیلاهم با زباله‌گردها درگیر بودیم، اما الان چند ماهه که هم تعدادشون بیشتر شده، هم مدلشون اینجوری شده که تمام مخزن رو خالی می‌کنن تا چیزی پیدا کنن. این زباله‌گردها با خدوشون می‌کنن به‌گونه‌ها هم برکنم، ۸۰۰ هزار تومان می‌فروشم، دیگه براشون تمیزی شهر مهم نیست و سریع کیسه‌ها رو پاره می‌کنن تا ببینن از توش چی کاسب می‌شن. الان در جریان هستم که بطری‌های خالی آب، نزدیک به کیلویی ۹ هزار تومان قیمت دارن، کارتن‌روم کیلویی ۱۰ هزار تومان می‌خورن. آشغال جمع‌کن بره و به دوری توی مخزن‌ها برزنه، حداقل ۱۰ کیلو جمع می‌کنه.» نادر یکی از پاکبان‌های منطقه یک شهرداری است که از درگیری با زباله‌گردها گل‌ممند است؛ چراکه این نیروهای خدمات شهری مشکلات ریز و درشتی با زباله‌گردها دارند: «آشغال جمع‌کن‌ها ما رو آذیت می‌کنن. بارها شده که بهشون گفتیم حداقل این آشغال رو که از سطل خالی می‌کنن که پلاستیک و کاغذش رو جدا کنن، خیلی توی خیابون پخش نکنن. اما خوب با پروپتی به ما می‌کن که شماها حقوق می‌گیرین و وظیفه‌تونه این آشغال‌رو باز جمع کنین.»

پیگیری مخزن‌هایی با درهای بسته

چندی پیش معاونت خدمات شهری و محیط‌زیست شهرداری تهران با ارائه طرح جدید برای مخازن شهری و دردار کردن آنها، تلاش کرد تا قدمی برای محدودیت دسترسی زباله‌گردها به مخازن بردارد. حسین نظسری، معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهرداری تهران در گفت‌وگو با همسفری در رابطه با این موضوع گفت: «این موضوع را در قراردادهای جدید نظافت شهری پیگیری خواهیم کرد. دنبال این هستیم که اگر بتوانیم مخازن مناسبی را تهیه کنیم.» او افزود: «فردی ایده‌ای در رابطه با مخزن‌هایی که قابلیت باز شدن نداشته باشند، ارائه داده و این ایده در حال بررسی است.»

اینفوگرافی ملی کابضی