

بررسی

به علت نقص فنی GPS از حساب رانندگان میلیونی کسر می شود  
**اتوبوسرانی:**  
به شکایت ها رسیدگی می کنیم

زهرا حاج محمدی

مدتی است که دستگاه های GPS بر اتوبوس های شرکت واحد نصب شده است تا بر توقف اتوبوس هادر تمامی ایستگاه های اتوبوسرانی نظارت وجود داشته باشد. این طرح اگرچه با هدف خدمت رسانی به شهروندان تهرانی برنامهریزی شده است؛ نقص های آن رانندگان شرکت واحد را دچار خسارت و زیان دهی کرده است. جمعی از رانندگان شرکت واحد در گفت وگو با خبرنگار ایلنا در اشاره به نقص های این طرح گفتند: سیستم نصب شده بر روی اتوبوس های شرکت واحد با خطوط اینترنتی فعال می شوند. خطوط اینترنت در تهران از نظر آنتن دهی با مشکلات بسیاری روبه روست. اینترنت در بعضی از نقاط شهر به علت امنیتی بودن و یا نبودن آنتن قطع می شود و این امر باعث می شود که دستگاه در تمامی نقاط، توقف اتوبوس را به مرکز گزارش ندهد. این در صورتی است که رانندگان در تمامی ایستگاه ها توقف دارند. یکی از رانندگان ادامه داد: این مشکل به همین جاست نمی شود. جریمه های عدم توقف رانندگان بسیار بالا است. یک بار ناظر شرکت واحد با من به صورت آزمایشی آمد و شاهد بودم اینکه من در تمامی ایستگاه ها توقف داشتم؛ در مرکز، عدم توقف در ایستگاه ها گزارش شده بود. به گفته این راننده، رانندگان ماهانه جریمه های سنگینی بابت این نقص فنی پرداخت می کنند؛ در صورتی که این مشکل مربوط به کم کاری رانندگان شرکت واحد نیست که لایق جریمه باشند. وی افزود: مسئولان اتوبوسرانی می گویند به شکایات ما رسیدگی می کنند، اما همچنان در تمامی این مدت بیش از نیمی از حقوق ما در پرداخت جرایم پیمایشی کسر می شود. این راننده یادآور شد: در فیش حقوقی تیرماه سال گذشته یک میلیون و ۹۰۰ هزار تومان حقوق، یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان آن بابت جرایم پیمایشی کسر شد و شرکت واحد با آگاهی از اینکه این عدم توقف اتوبوس ها به دلیل نقص فنی سیستم GPS نصب شده است؛ حاضر به بازپرداخت مبلغ کسر شده نیست. این اتفاق به تیرماه سال گذشته خلاصه نمی شود. من این را به عنوان نمونه بیان کردم. هر ماه این مبلغ از ما کسر می شد و به جیب شرکت واحد می رفت. یکی دیگر از رانندگان در ادامه افزود: پول های کسر شده از رانندگان به کجای می رود؟ کسر ماهانه یک میلیون تومان از رانندگان شرکت واحد مبلغ هنگفتی می شود. ما این کار را اعتراض نیست، پس چیست؟ با سود پول های رانندگان شرکت واحد چه می کنند؟

**ضرورت آگاهی بخشی سیستم به رانندگان**

کارشناسان در این رابطه معتقدند سیستم های مربوط به تشخیص مکان با ماهواره عمل می کند. این دستگاه ها به صورت خودکار گزارش می دهد که راننده در اتوبوس ایستاده است یا خیر. یکی از دلایلی که باعث می شود این دستگاه توقف اتوبوس ها را گزارش ندهد، خراب بودن الگوریتم تعریف شده برای سیستم GPS است. به این معنا که به طور مثال برای دستگاه تعریف شده است که اتوبوس ۵ ثانیه در ایستگاه باشد اما راننده ۴ ثانیه توقف دارد. همین امر باعث می شود که توقف اتوبوس در ایستگاه گزارش نشود. علت دیگر می تواند این باشد که برای دستگاه فقط محوطه خود ایستگاه تعریف شده است. اما بعضاً به علت شلوغی ایستگاه و تعداد اتوبوس ها، رانندگان ممکن است در خارج از ایستگاه توقف کنند. همین باعث می شود که توقف آن ها گزارش نشود. در هر حال الگوریتم دستگاه باید برای رانندگان توضیح داده شود تا رانندگان بر اساس آن عمل کنند و خارج از الگوریتم سیستم GPS توقف نکنند. عدم گزارش الگوریتم دستگاه به رانندگان عملی است که باعث می شود رانندگان با نا آگاهی به چگونگی سیستم GPS یا اینکه وظیفه خود را انجام می دهند هر ماه مبلغ قابل توجهی از ایشان کم شود.

**در صورت دریافت اعتراض بررسی می کنیم**

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران، در پاسخ به گلایه اتوبوسرانان گفت: به منظور ارتقای کیفیت و خدمات رسانی، نظارت بر توقف اتوبوس ها در ایستگاه و عدم توقف در خارج از ایستگاه اتوبوس بر روی اتوبوس ها به صورت سیستمی دستگاه GPS نصب شده است. پیمان سنجندجی با اشاره به اینکه اخیراً برای سومین بار و به صورت میدانی، رانندگان راستی آزمایی شده اند؛ تصریح کرد: در صورت دریافت اعتراض، قابلیت بررسی سیستم ها وجود دارد و به شکایت ها رسیدگی می خواهیم کرد.



**بیش از ۴ هزار اتوبوس از کل ۶ هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس موجود، عمری بیش از ۸ سال دارند و طبق قانون از رده خارج شده اند. با این حال با توجه به اینکه موضوع عدم دودزایی اتوبوس ها بسیار حائز اهمیت است، ۳ هزار دستگاه اتوبوس موجود گازسوز هستند و هیچ آلودگی ندارند**

جابه جایی مسافران در شب، در ۴۴ خط شبانه تعریف و در دستور کار است که پس از نوسازی ناوگان اتوبوسرانی، اجرایی شود.

وی با بیان اینکه اثربخشی و کارایی هر سیستم حمل و نقل اتوبوسی در دنیا، منسوط به چهار اصل خوب و قابل دسترس بودن، برنامه ریزی و زمانبندی مناسب داشتن و ارائه خدمات مناسب از طریق پرسنل آموزش دیده است؛ افزود: خطوط ما نیز به طور مستمر کنترل هوشمند می شود و کمبود ناوگان را با تنظیم سر فاصله حرکت اتوبوس ها و فاصله ایستگاه ها جبران خواهیم کرد، از این رو بر ساری اعزام اتوبوس ها به شهر که های تازه تاسیس نیز مشکلی نخواهیم داشت.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران در پایان تصریح کرد: در تصوره دو قانون پنج شهرداری برای جلوگیری از ورود دستفروشان و متکدیان مرده به قسمت بانوان تدابیری اندیشیده شده که قابل کنترل است که در اسرع وقت پیگیری می شود، همچنین تا پایان سال جاری تمام اتوبوس های بی آر تی به سیستم اعلام نام ایستگاه مجهز خواهند شد.

**اپلیکیشن راهنمای خطوط اتوبوسرانی تهران**



این برنامه ابزار مناسبی برای استفاده بهینه از خدمات ناوگان اتوبوسرانی تهران است، مجموعه ای که با بیش از ۲۴۰ خط و ۶۲۰۰ اتوبوس، یکی از بزرگترین شبکه های حمل و نقل عمومی دنیا است. این برنامه با امکان جستجوی نزدیکترین ایستگاه یا خط مورد نظر و تخمین زمان ورود اتوبوس، امکان مدیریت بهتر سفرهای درون شهری را به همراه خواهد داشت. در صورت بهرهمندی از تلفن همراه مجهز به جی.پی.اس و فعالسازی سرویس دیتا، این برنامه به شما کمک خواهد کرد تا جابجایی های خود را در پایتخت به بهترین شکل ممکن مدیریت کنید.

ویژگی ها:

- نمایش فهرست نزدیکترین ایستگاه ها به کاربر
- نمایش اطلاعات خطوط عبوری از ایستگاه های نزدیک کاربر
- امکان ایجاد فهرست مورد علاقه از ایستگاه ها
- امکان جستجو بر اساس کلیدواژه «نام ایستگاه»
- امکان جستجو بر اساس «کد ایستگاه»
- تخمین زمان ورود اتوبوس به ایستگاه های انتخاب شده
- نمایش تصویری مسیر و ایستگاه های خط انتخاب شده بر روی نقشه
- این برنامه را می توان از نرم افزار بازار داندلود کرد.

<https://cafebazaar.ir/app/com.neda.buseta?l=fa>

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با بیان اینکه هیچ تبعیضی در انتخاب اتوبوس ها برای شمال و جنوب تهران وجود ندارد، گفت: دسته بندی اتوبوس ها از شرق به غرب و از شمال به جنوب است البته در برخی خطوط، شیب موجود در مسیرهای شمالی است که بعضی از دستگاه ها توان بالا رفتن از خیابان را ندارند، ولی در کل برای اعزام اتوبوس ها به شمال یا جنوب تهران تفاوتی قائل نیستیم. وی گفت: مادر شرکت اتوبوسرانی سوخت را بر اساس میزان پیمایش تحویل می گیریم و به اتوبوس ها تحویل می دهیم که به طور میانگین پیمایش هر اتوبوس روزانه ۱۰۰ لیتر سوخت در شهر تهران مصرف می کند. سنجندجی با بیان اینکه بنابر مصوبه دولت، هر اتوبوسی که از این پس به ناوگان اتوبوسرانی اضافه می شود، باید گازسوز بوده یا فیلتر جذب دوده داشته باشد، تصریح کرد: با توجه به اینکه در حال حاضر اتوبوس های فیلتر دار وجود ندارد، از این پس هر اتوبوسی که به ناوگان اتوبوسرانی اضافه می شود، گازسوز است.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران اضافه کرد: حدود ۵۰ درصد جابه جایی ها از طریق اتوبوس های بی آر تی و ۵۰ درصد از جابه جایی ها از طریق فیلتر در بخش خصوصی صورت می گیرد و همچنین بخش خصوصی در سال گذشته ثابت کرد که می تواند در حل مشکلات ترافیک بسیار تاثیر گذار باشد و باید از ظرفیت غیر قابل انکار بخش خصوصی بهره گیریم. وی با بیان اینکه انواع سفرهای شبانه در تهران شناسایی شده است، یادآور شد: مسافرت های شبانه در تهران به قصد ورود و خروج به ترمینال ها، سفر کاری و ماسفرت های سیاحتی به ویژه به پارک هادر شب های تابستان انجام می شود و بر همین اساس، فعالیت تمام خطوط بی آر تی در تهران شبانه روزی است؛ همچنین ۳ خط گردش در منطقه ۱۲ به صورت شبانه روزی فعالیت می کنند. سنجندجی اظهار کرد: استفاده از مینی بوس های مناسب برای



**در حال حاضر ۶ هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران موجود است که حدود ۳ هزار دستگاه کمتر از میزان نیاز برآورد می شود؛ همچنین از ۶ هزار و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس، ۴ هزار اتوبوس عمری بیش از ۸ سال دارند و بنابر این نیاز به اتوبوس جدید، بیش از رقم اعلام شده است**

جهت خرید قطعات مصرفی نداریم، اشاره کرد: تنها نگرانی ما اتوبوس های گازسوز بود که خوشبختانه این اتوبوس ها توسط خودروسازهای داخلی ساخته و تحویل داده شده اند، همچنین مسئولیت تحویل قطعات پس از خروج گارانتی و وارانتی با شرکت است و در نتیجه تحریم ها مشکلی در نحوه خدمات رسانی ما ایجاد نخواهد کرد.

وی خاطر نشان کرد: رانندگان اتوبوسرانی در دو بخش عمومی و خصوصی فعالیت می کنند. رانندگان بخش عمومی کسانی هستند که در حال حاضر در خطوط تندرو فعال هستند و در خدمت رسانی ها به ما کمک می کنند. همچنین برنامه ریزی و تدبیر ویژه ای برای رانندگان بخش خصوصی انجام شده تا از مزایایی یکسان بهره مند شوند و انگیزه بیشتری برای فعالیت داشته باشند.

معاینه فنی تهران تا این ماه ۸۸ درصد اتوبوس های شرکت نیز موفق به اخذ برگ معاینه فنی شده اند. وی با بیان اینکه اتوبوس هایی که دارای استاندارد و یورو هستند، تولید دوده می کنند، گفت: برای رفع این مشکل و طی برنامه ریزی صورت گرفته در جلسات مستمر، از ابتدای مهر ماه، ضمن رسیدگی به معایب؛ دریافت معاینه فنی اتوبوس های یورو نیز الزامی شد.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران افزود: اولویت ما نوسازی کامل ناوگان اتوبوسرانی است و در همین رابطه، سه خط را در منطقه ۱۶ نوسازی کرده ایم؛ اما اگر به هر دلیل این مهم محقق نشود، نظارت دقیق بر دریافت معاینه فنی اتوبوس ها انجام می شود تا دودزایی اتوبوس های شرکت واحد به حداقل برسد.

سنجدجی تصریح کرد: روزانه به ۴/۲ میلیون نفر سفر خدمت رسانی می شود و بنابر این هر چه فاصله توقف اتوبوس ها از شهر بیشتر باشد، به تعداد اتوبوس های بیشتری نیاز است. وی ادامه داد: برای حل مشکل ساکنان اطراف پارکینگ ها یمان، ممنوعیت تردد پس از ساعت یک بامداد در این پارکینگ ها، گازسوز کردن اتوبوس ها برای کاهش آلودگی صوتی و آلودگی هوا انجام شده است، همچنین در صدد طراحی و پیگیری نصب دیوار صوتی برای این پارکینگ ها هستیم. وی با بیان اینکه اتوبوس ها ساخت و یا مونتاژ ایران هستند و نگرانی از

اتوبوسرانی تهران واگذار نشده است. سنجندجی افزود: بنابر مصوبه امسال هیأت دولت از این پس، ۲۰ درصد از هزینه تجهیز ناوگان اتوبوسرانی توسط بهره بردار و ۳۰ درصد از آن از محل صرفه جویی یارانه ها پرداخت می شود.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران گفت: در صورت اجرا شدن این مصوبه تا پایان سال جاری می توان ۵۰۰ دستگاه اتوبوس شرکت واحد را نوسازی کرد و امیدواریم در سال های آینده ناوگان اتوبوسرانی بر اساس طرح جامع حمل و نقل تهران تجهیز شود.

وی تصریح کرد: در مصوبه تاکید شده است که باید خرید اتوبوس های جدید از تولیدات داخلی، باشد که قطعاً ما ملزم به اجرای این تصمیم هستیم.

سنجدجی با بیان اینکه بیش از ۴ هزار اتوبوس از کل ۶ هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس موجود، عمری بیش از ۸ سال دارند و طبق قانون از رده خارج شده اند، گفت: با توجه به اینکه موضوع عدم دودزایی اتوبوس ها بسیار حائز اهمیت است، ۳ هزار دستگاه اتوبوس موجود گازسوز هستند و هیچ آلودگی ندارند.

به گفته سنجندجی مسایل اتوبوس های موجود نیز دیزلی هستند که ۱۲۰۰ اتوبوس از این تعداد استاندارد یورو ۴ دارند و مابقی دارای استاندارد دهی یورو ۳ و یورو ۲ هستند؛ البته بر اساس آمار ستاد

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران گفت: دولت بعد از سال ۸۹ اتوبوس به شهرداری تهران نداده است و کمبود بیش از ۳ هزار دستگاه اتوبوس در تهران احساس می شود.

پیمان سنجندجی در گفت وگو با ایلنا افزود: در حال حاضر روزانه به بیش از ۴/۲ میلیون سفر در سطح شهر تهران از طریق اتوبوسرانی خدمت رسانی می شود.

وی با بیان اینکه بر اساس طرح جامع حمل و نقل باید در سال جاری ۹ هزار دستگاه اتوبوس با عمری کمتر از ۸ سال داشته باشیم، یادآور شد: در حال حاضر ۶ هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوس موجود است که حدود ۳ هزار دستگاه اتوبوس کمتر از میزان نیاز برآورد می شود؛ همچنین از ۶ هزار و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس، ۴ هزار اتوبوس عمری بیش از ۸ سال دارند و بنابر این نیاز به اتوبوس جدید، بیش از رقم اعلام شده است.

سنجدجی ادامه داد: اجرای طرح خطوط بی آر تی تاثیر بسزایی در کاهش ترافیک و زمان سفر دارد. همچنین طبق مصوبات ۱۰ خط بی آر تی در تهران وجود دارد که بررسی نقاط ضعف خطوط بی آر تی، برای بهبود ظرفیت در این خطوط در دستور کار قرار دارد.

به گفته وی، در سال های گذشته دولت اتوبوس ها را باخذ ۱۷/۵ درصد از کل قیمت، به نوعی اهدای کرد که البته بیش از هفت سال است هیچ اتوبوسی به ناوگان

