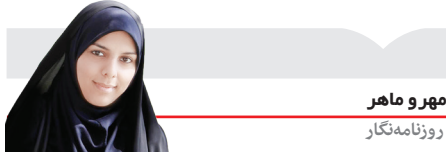


همه چیز درباره پدیده نارنجی‌رنگ این روزهای تهران

بیدود برای حل مشکل دود کافی نیست



مهر و ماهر روزنامه نگار

امروزه در بسیاری از کشورهای جهان استفاده از دوچرخه به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل سازگار با محیط‌زیست و کم‌مصرف شناخته شده و حتی در برخی کشورها تعداد دوچرخه‌ها دوبرابر بیشتر از تعداد خودروهای سواری است.

در سال‌های اخیر مردم برای بسیاری از امور روزمره خود مانند ورزش، کار و تفریح از دوچرخه استفاده می‌کنند و حتی کشورهایی مانند ژاپن، چین، بلژیک، فنلاند، نروژ و سوئد بیشترین دوچرخه‌سواران جهان را به خود اختصاص داده‌اند. براساس آمار موجود بیش از یک میلیارد دوچرخه در جهان وجود دارد که دوبرابر بیشتر از تعداد اتومبیل‌هاست و در سال‌های اخیر تولید دوچرخه به بیش از ۱۰۰ میلیون نفر در سال (در مقایسه با ۵۰ میلیون ماشین) رسیده است. از سال گذشته نیز دوچرخه‌های نارنجی‌رنگ بیدود در شهر تهران به حرکت درآمد که با استفاده از یک اپلیکیشن موبایلی می‌توان در برخی مناطق تهران از این دوچرخه‌ها استفاده کرد؛ سرویس ارزان قیمت و پاک و کارآمدی که برای عموم مردم قابل استفاده و دسترسی است. اما از نگاه محسن هاشمی‌فسنجانی، رئیس شورای شهر تهران استفاده از دوچرخه در تهران کار سخت و دشواری است که نمی‌توان به آن به‌عنوان یک پدیده حمل‌ونقل انبوه نگاه کرد. بر همین اساس به نظر می‌رسد باید توسعه و تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی مانند مترو و اتوبوس در اولویت برنامه‌ریزی مدیران شهری قرار گیرد، زیرا همه مناطق تهران برای استفاده از دوچرخه مناسب نیستند و همچنین ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌تواند روزانه حجم انبوهی از مسافران را در مسیرهای مختلف جابه‌جا کند.

دوچرخه‌سواری یک مد حمل‌ونقل است

محسن هاشمی‌دروود توسعه مد حمل‌ونقل دوچرخه در شهر تهران در جلسه علنی شورای شهر تهران به استفاده از دوچرخه در تهران اشاره کرد و گفت: «به نظر من دوچرخه در تهران به‌ویژه در مناطق جنوب‌شهر که مسطح است می‌تواند به عنوان یک وسیله تردد گسترش یابد ولی در مناطقی مثل شمال شهر که دارای شیب است، تنها در سربازایی استفاده از دوچرخه آسان بوده و در مسیرهای سربالایی دشوار است، بنابراین به‌طور کلی نمی‌توان به دوچرخه به‌عنوان یک پدیده حمل‌ونقل انبوه نگاه کرد و بیشتر باید نگاه محیط‌زیستی به آن داشت؛ در هیچ کاری افراط و تفریط درست نیست و ما باید این موضوع را یک مد حمل‌ونقل در نظر بگیریم. در بسیاری از کشورهای جهان به موضوع توسعه دوچرخه توجه شده و نتیجه نیز حاصل شده است، به‌طور مثال در کشور چین که در گذشته به صورت کمونیستی اداره می‌شد، دوچرخه یک عنصر موثر در حرکت بود و در کشور هلند نیز زیرساخت‌های شهری را به صورتی تهیه کرده‌اند که افراد می‌توانند با دوچرخه به محل کار خود رفت و آمد کنند. استفاده از دوچرخه کار سختی است و من از سه‌چرخه استفاده می‌کنم.»

بر همین اساس به نظر می‌رسد تا زمانی که شهرداری تهران در توسعه و افزایش ناوگان حمل‌ونقل عمومی مانند مترو و اتوبوس با مشکلات بسیاری مواجه است و هنوز نتوانسته تعداد قابل توجهی واگن مترو، اتوبوس و تاکسی به ناوگان حمل‌ونقل عمومی بیفزاید، بنابراین استفاده از دوچرخه به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل موردتوجه نیست زیرا در مناطق شمال شهر تهران به دلیل شیب زیاد و در برخی مناطق دیگر تهران هم به خاطر وجود مسائل مختلف امکان استفاده از دوچرخه وجود ندارد.

هم‌اکنون متروی تهران به عنوان بزرگ‌ترین شبکه

حمل‌ونقل درون شهری ایران روزانه بیش از سه میلیون نفر را جابه‌جا می‌کند و مدیران شهری نسبت به کمبود حدود دوهزار واگن مترو در تهران اذعان دارند، از سوی دیگر نیز حدود ۵۰ درصد اتوبوس‌های شرکت واحد در تهران فرسوده و قدیمی هستند، بر همین اساس توجه به توسعه و افزایش این وسایل نقلیه عمومی باید در اولویت اصلی مدیران و برنامه‌ریزان شهری قرار گیرد، زیرا حمل‌ونقل عمومی جابه‌جایی مسافران را در حجم انبوه انجام می‌دهد، در حالی که دوچرخه فقط برای کسانی که در حوزه محیط‌زیست دغدغه‌مند هستند یا برای ساعاتی می‌خواهند از دوچرخه به‌عنوان وسایل تفریحی استفاده کنند، بسیار بااهمیت است. متأسفانه بسیاری از خیابان‌های تهران از آسفالت مناسب بی‌بهره هستند که خودروهای سواری و تاکسی‌ها را هر ماه راهی تعمیرگاه می‌کند، آن وقت چطور انتظار داریم که در این خیابان‌های ناسطح دوچرخه‌سواری امکان‌پذیر باشد.

تفاوت بیدود با دوچرخه‌های اجاره‌ای شهرداری چیست؟

پیش از راه‌اندازی بیدود در تهران، شهرداری تهران در مناطقی ایستگاه‌های دوچرخه تعبیه کرده بود که به صورت روزانه تعدادی دوچرخه ساده و معمولی در آن قرار داشت و شهروندان می‌توانستند به صورت ساعتی آن را در قبال تحویل دادن کارت ملی و هزینه مشخص اجاره کنند. البته با توجه به اینکه استفاده از این دوچرخه‌ها فقط در ساعات مشخصی از روز امکان‌پذیر بود و مهم‌تر از همه اینکه راکب ناچار بود پس از اتمام کار مجدداً دوچرخه را به همان ایستگاهی که دریافت کرده تحویل دهد، بسیاری از شهروندان نمی‌توانستند این کار را انجام دهند. آنها تنها نمی‌توانستند به محل قبلی برگردند، بلکه ناچار بودند برای ساعاتی که از دوچرخه استفاده نمی‌کنند هم هزینه بالایی بپردازند، به همین خاطر امکان استفاده از این دوچرخه‌ها در همه

مناطق و برای عموم مردم فراهم نبود. ویژگی مثبت بیدود نسبت به دوچرخه‌های شهرداری این است که می‌توان دوچرخه‌های هوشمند بیدود را به واسطه دارا بودن قفل هوشمند در هر نقطه‌ای از شهر و در هر مکانی پارک کرد و به وسیله نقشه مشخص شده روی اپلیکیشن آن را به راکب بعدی تحویل داد. یکی از ویژگی‌های مثبت استفاده از این دوچرخه‌های هوشمند این است که از زمان دریافت و اجاره دوچرخه تا زمان پایان سفر، اندازه گیری و محاسبه میزان کالری مصرف‌شده توسط راکب، مسافت طی شده و میزان جلوگیری از انتشار دی‌اکسیدکربن را به‌طور دقیق به دوچرخه‌سوار اعلام می‌کند. هم‌اکنون حدود ۱۲ هزار دوچرخه اشتراکی هوشمند در مناطق ۲، ۶ و ۷ تهران در ایستگاه‌های مشخصی قابل دسترسی هستند.

بیدود چیست؟

حتما هنگام تردد در مرکز شهر تهران و منطقه ۲ واقع در غرب پایتخت دوچرخه‌های نارنجی‌رنگی را دیده‌اید که در کنار خیابان پارک شده‌اند. اینها همان دوچرخه‌های هوشمند اشتراکی بیدود هستند که مرداد ماه سال گذشته با حمایت شهرداری تهران راهی خیابان‌ها شدند و بسیاری از دوستداران شهر پاک و فعالان محیط‌زیست را خوشحال کردند. این دوچرخه‌های نارنجی‌رنگ که برخی معتقدند از مدل دوچرخه‌های کشور چین و هلند کپی‌برداری شده در ۲۶ نقطه تهران قابل‌دسترس هستند و کافی است اپلیکیشن بیدود را روی تلفن همراه خود نصب کنید تا از طریق آن دوچرخه‌هایی که در نزدیکی شما وجود دارد را پیدا کنید، پس از آن نیز با تایید میدا به راحتی تا مقصد راکب بزنید و بدون اینکه دوچرخه را به کسی تحویل دهید یا آن را قفل و زنجیر کنید برای راکب بعدی بگذارید و به کارتان برسید.

هر ساعت رکاب‌زنی در تهران چقدر آب می‌خورد؟

براساس مقررات بیدود هزینه استفاده از این دوچرخه‌ها به ازای هر نیم‌ساعت ۱۵۰۰ تومان است، بنابراین هر یک ساعت رکاب‌زنی در تهران سه‌هزار تومان هزینه دارد که البته ملاک تعیین این رقم معلوم نیست، بر همین اساس اگر شما روزی یک ساعت برای رفتن به محل کارتان در تهران از دوچرخه استفاده کنید به صورت هفتگی ۲۱ هزار تومان و ماهانه ۸۴ هزار تومان باید به حساب بیدود بپردازید. براساس قوانین و مقررات این اپلیکیشن که شما در زمان ثبت‌نام آن را پذیرفته و تایید کرده‌اید، چنانچه دیگر تمایلی به استفاده از این اپلیکیشن و دوچرخه‌های بیدود نداشته باشید ۱۵۹ هزار تومان سپرده شما از زمان درخواست ۲۰ روز بعد به حساب شما واریز خواهد شد و باید بدانید در طول این مدت نیز دیگر حق استفاده از دوچرخه‌های هوشمند اشتراکی را نخواهید داشت. همچنین باید در نظر داشته باشید که در زمان ثبت‌نام در بیدود مبلغ ۳۰ هزار و ۹۰۰ تومان به‌عنوان حق بیمه از شما دریافت می‌شود که در زمان انصراف از استفاده از دوچرخه‌های بیدود به شما استرداد نمی‌شود. بر این اساس اگر فردی بخواهد از این دوچرخه‌های هوشمند اشتراکی فقط برای یک ساعت و شاید یک روز استفاده کند تا میزان توانایی و کارایی این دوچرخه‌ها را برای امور روزانه خود بسنجد، بازهم باید مبلغ ۱۵۹ هزار تومان را بپردازد و در صورتی که مایل به ادامه استفاده از این دوچرخه‌ها نبود ۲۰ روز بعد پول خود را پس بگیرد، البته در این میان هزینه ۳۰ هزار تومانی بیمه را هم به آن بیفزایید که دیگر پس داده نمی‌شود، بنابراین یک ساعت دوچرخه‌سواری در تهران برای امتحان کردن نحوه کارایی این دوچرخه‌ها حدود ۳۲ هزار تومان برای شما آب می‌خورد.

فروش دوچرخه‌های هوشمند در دیوار

علاوه‌بر این هرچند تاکنون بیدود هیچ گزارش و آماری از سرقت دوچرخه‌های هوشمند خود اعلام نکرده است

صاحب‌امتیاز: دانشگاه آزاد اسلامی - **مدیرمسئول:** محمدامین ایمانچانی **قائم‌مقام:** علی خضریان - **سردبیر:** مسعود فروغی - **مدیرهنری:** امید بهزادی **مدیر بازرگانی:** فرهاد جمال‌وندی - **مدیر چاپ و توزیع:** احمد شیرازیان **دفتر مدیرمسئول:** ۰۲۱-۶۶۴۸۰۱۲ - **تحریریه:** ۰۲۱-۶۶۷۱۰۱۸۰ - **فکس:** ۰۲۱-۶۶۷۱۰۵۰۱ - **روابط عمومی:** ۰۲۱-۶۶۷۱۰۴۹۹ - **سازمان آگهی‌ها:** ۰۲۱-۶۶۴۸۰۴۱۰۸ **چاپ:** سازمان چاپ دانشگاه آزاد اسلامی - **توزیع فرهیختگان:** ۰۲۱-۶۶۴۸۰۱۱۱۲ - **نشانی:** خیابان حافظ، بعد از پل دوم حافظ، رویه‌روی ساختمان بورس، ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

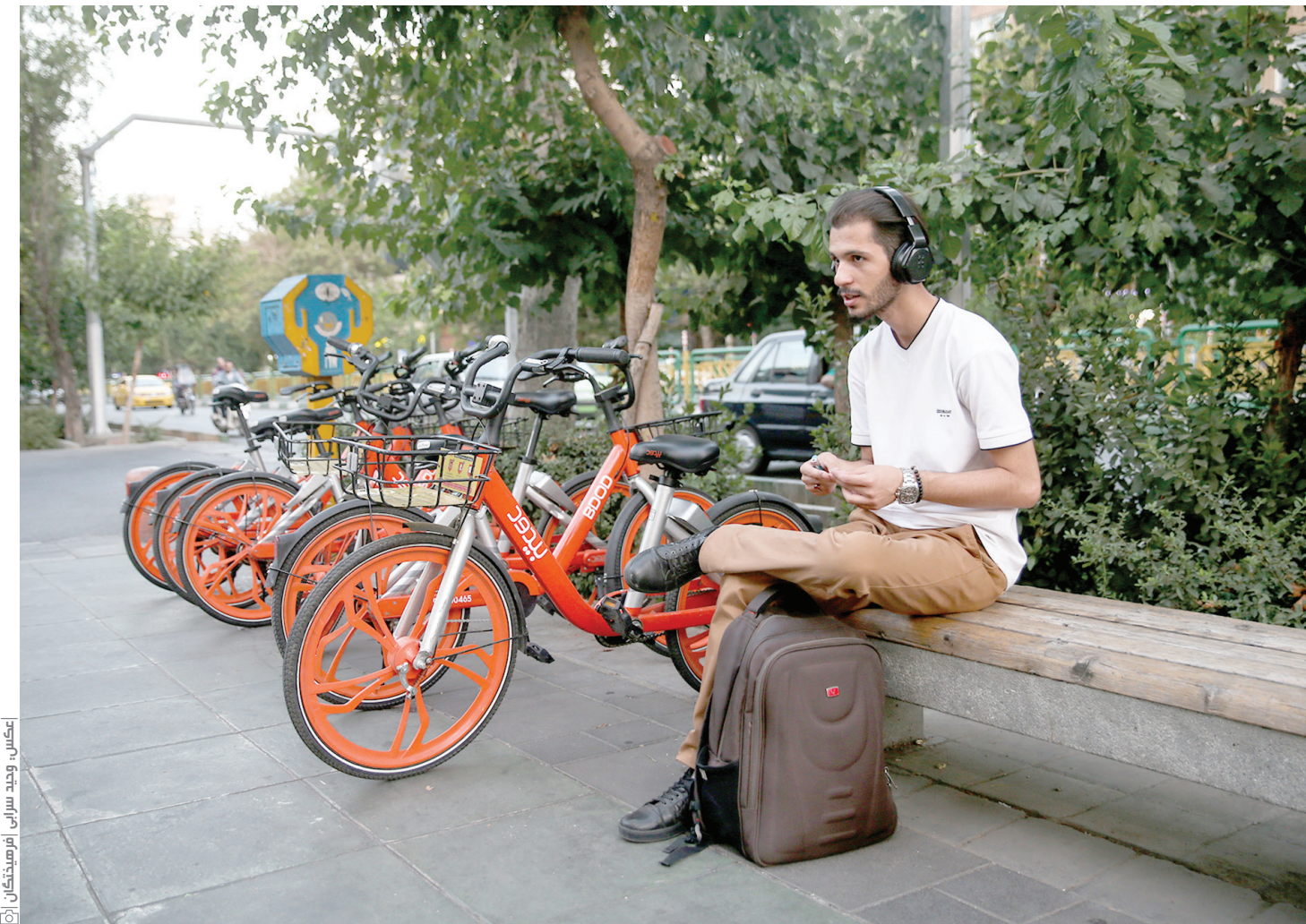
اما تاکنون چندین مورد آگهی فروش دوچرخه‌های هوشمند بیدود در سایت دیوار به چشم می‌خورد که این دوچرخه‌ها را به قیمت بین یک‌میلیون و چهارصد تا دومیلیون تومان به فروش می‌رسانند، بر همین اساس به نظر می‌رسد قفل هوشمند نیز عامل بازدارنده‌ای برای سارقان نیست و به سادگی می‌توانند این دوچرخه‌ها را سرقت کرده و در سایت‌های خرید و فروش اینترنتی عرضه کنند.

استفاده کنندگان از دوچرخه‌های هوشمند چه می‌گویند؟

این روزها برخی کاربران در فضای مجازی از مزایا و معایب استفاده از بیدود سخن می‌گویند و آنهایی که از این اپلیکیشن راضی هستند سایر مخاطبان را نسبت به استفاده از دوچرخه‌های این شرکت ترغیب و افراد ناراضی نیز دلایل نارضایتی خود را به صورت عمومی اعلام می‌کنند تا سایر دوستان شان هزینه‌ای را برای تست کردن یک روز این دوچرخه‌ها نپردازند. به‌عنوان مثال یکی از کاربران فضای مجازی نوشته بود: «حدود دو هفته پیش برای اولین‌بار از دوچرخه‌های اشتراکی بیدود استفاده کردم و باید چند نکته رو برای کسانی که می‌خوان تجربه کنن بنویسم، اگر قدتون بالای ۱۸۵ سانت، بی خیال شدید، حتما قبل از شروع حرکت ارتفاع زین را براساس قدتون تنظیم کنید، با توجه به اینکه دوچرخه‌ها بدون دنده و برای جلوگیری از پنچری با لاستیک توپر هستن اگر آمادگی بدنی ندارید در مسیره‌های سربالایی از آنها استفاده نکنین، هزینه استفاده بر مبنای هر سفر حداکثر ۳۰ دقیقه‌ای ۱۵۰۰ تومان است و اگر زمان استفاده‌تان از ۳۰ دقیقه گذشت سفر جدید محاسبه می‌شود.» محمدرضا هم نوشته بود: «دوچرخه بیدود سوار شدم، پشت چراغ زیر پل جمهوری یک موتوروی بهم گفت آقا اینارو ساعتی چند کرایه می‌کنی؟ گفتیم نیم ساعت ۱۵۰۰ تومن. گفت اینا اومدن نون مارو آجر کنن!»

یکی از کاربران هم نوشته بود: «به نظرم پروژه دوچرخه‌سواری بیدود تو تهران نگرفت. هر وقت از کنار کیوسک‌هاش رد شدیم یه کرختی و بی‌حالی خاصی حکمفرماست. نه کسی میاد، نه کسی میره. تو نگاه رهگذرها هیچ شور و شکشی نمی‌شه دید. چی شد این طوری شد؟» به گفته جواد: «طبق قوانین بیدود، شما می‌تونید هر جایی از خیابون، پارک یا کوچه پارک کنید (توی خونوات نبی) ولی اگه توی پارکینگ شون بزارید، امتیاز داره. حالا دوستان برداشت کردن که اگه توی پارکینگ شون نذارید، ازت جریسه می‌گیرن.» بهروز نوشته بود: «با بیدود در بلوار کشاورز دوچرخه‌سواری کردم. ایجاد مسیر ویژه دوچرخه‌سواری از اقدامات خوب شهرداری و حناچی است اما دوچرخه‌ها اصلا مناسب نبود، بدون دنده و با کیفیت پایین. البته که تنها اندک معایب از انبوه معایب تهران قابلیت دوچرخه‌سواری دارد!» بهنود می‌گوید: «ایده بیدود خوبه ولی نه برای تهران! تهران خدایش مناسب دوچرخه‌سواری نیست.» نرگس هم نسبت به نبود پیست و فضای مناسب دوچرخه‌سواری در تهران ناراضی بود و در پیامی نوشت: «بیدود دوچرخه‌هاشو از وسط شهر داره گسترش میدن و تو خیابون ولیعصر تا بالا هم ایستگاه گذاشته، کاش به متر از خط ویژه اتوبوس‌رو زرد کنن بشه پیست دوچرخه. ما و اتوبوسا با هم کنار میایم! ماشینا و موتورها هستن که ترسانکن!» مصطفی نوشت: «امروز بالاخره پیش اومد که با بیدود سر بالایی بیام، اصلا توصیه نمی‌شه. نبودن دنده، دوچرخه سنگین و لاستیک‌ها باعث می‌شن حتی منی که همیشه با دوچرخه میرم هم نرم تجربه‌اش کنم. کاملا متفاوت با تجربه دوچرخه معمولیه. بر پاهای هر آن کس که با بیدود سربالایی را رکاب می‌زنند، بوسه می‌زنم.»

عکاس: وحید سرانی آفریدنیگان



در حاشیه

حامد صادقی، سرپرست معاونت محرومیت‌زایی آستان قدس رضوی گفت: «آستان قدس رضوی از ابتدای سال ۹۸ تاکنون به بیش از ۲۳ هزار زائر زیارت اولی و محروم خدمت‌رسانی کرده است. هدفمند شدن به معنای تمرکز هرچه بیشتر بر کیفیت، هم‌افزایی هرچه بیشتر با نهاده‌ها و ارگان‌ها، کمک به دستگاه‌های دولتی، پیدا کردن خلأها، تمرکز بر اشتغال و فعالیت‌های زیرساختی برای اشتغال‌زایی از دیگر اقدامات اساسی این معاونت است. در نوروز سال ۹۸ بیش از ۱۵ هزار بسته غذایی در سطح شهر مشهد توزیع شد و هم‌زمان با ماه مبارک رمضان نیز بیش از یک‌میلیون و ۷۰۰ هزار نفر در ۴۰۲ نقطه از حاشیه شهر مشهد از سفره‌های ساده افطاری و تیرک بهره‌مند شدند. در ماه رمضان ۱۵۰۰ پرس غذا از مهمانسرای حضرت در مساجد سطح شهر و ۱۵۰۰ پرس غذای بین مرم حاشیه شهر توزیع شد. در سه ماه نخست سال ۳۰ هزار بسته ارزاق در حاشیه شهر مشهد و ۱۵ هزار بسته ارزاق نیز در سایر نقاط کشور توزیع شده که در مجموع ۴۵ هزار پرس غذا در این ایام توزیع شده است.» صادقی درباره توزیع بسته ارزاق ویژه مادران شیرده گفت: «از آنجایی که تغذیه

زنجیره دارد؛ ما به سراغ اشتغال رفیقیم و در پایان سال نتایج آن را اعلام خواهیم کرد. پیش‌بینی ما تا پایان سال ایجاد ۶ هزار شغل است، ما برای رسیدن به این مهم برنامه‌ریزی کرده‌ایم اما تحقق این امر نیاز به فرآیند خاصی دارد.» وی ایجاد ۹۰۰ واحد دامداری خانگی گوسفند در آق‌قلا، احیای ۱۰۰ واحد صنایع دستی، نجات ۹۰ هکتار انجیرستان و احیای بیش از ۱۰۰ شغل به صورت مستقیم را از دیگر اقدامات این معاونت در مناطق سیل‌زده معرفی کرد و گفت: «در بخش اشتغال‌زایی با همکاری سازمان اقتصادی آستان قدس رضوی در حال برنامه‌ریزی برای احداث ۵۰۰ واحد دامداری و زنبورداری در استان لرستان هستیم.»

صادقی توزیع ۱۰ هزار بسته ارزاق در حاشیه شهر مشهد را از دیگر فعالیت‌های این معاونت در ایام دهه کرامت معرفی کرد. او ادامه داد: «اعزام زائران زیارت‌اولی به مشهد از دیگر خدمات این معاونت است که طبق برنامه‌ریزی‌های پیش‌بینی شده تا پایان سال به ۱۰۰ هزار زائر اولی و محروم خدمت‌رسانی خواهیم کرد.»

خدمت‌رسانی آستان قدس رضوی به ۲۳ هزار زائر اولی در ۳ ماه نخست سال

این مناطق حضور یافت و از همان روزهای نخست ۶ آشپزخانه سیار در این مناطق احداث شد و در مجموع ۵۰۰ هزار پرس غذا بین آسیب‌دیدگان این مناطق توزیع شد. بیش از هشت‌هزار خادمیار و نیروهای جهادی از مشهد و سایر استان‌ها به این مناطق اعزام شدند و بیش از هفت‌میلیارد کالای ضروری توزیع شده است؛ همچنین چندین میلیارد تومان به صورت جداگانه توسط خادمان جمع‌آوری و به این مناطق کمک‌رسانی شد. در بخش لایروبی ۵۰۰ میلیون تومان هزینه شد و در کلات ۱۰ هزار وعده غذایی و ۶۰ سبد کالا طی ۱۰ روز بین مردم سیل‌زده توزیع شد. همچنین ۵۵۰ سبد کالا در بردسکن و ۲۲ هزار وعده غذایی شامل گوشت، بزنج، ماکارونی، سویا، رب، حبوبات و... به‌علاوه ۲۰۰ سبد کالا در سرخس توزیع شده است.»

معاونت محرومیت‌زایی آستان قدس رضوی گفت: «موضوع اشتغال یکی از اصلی‌ترین اهداف این معاونت است، بنابراین در تداوم خدمت‌رسانی به مناطق سیل‌زده، موضوع اشتغال پایدار را دنبال خواهیم کرد. اشتغال کار سختی است و نیاز به مراقبت، توانمندسازی، آموزش مستمر، بازارپایی و تشکیل