

در نشست تخصصی موافقان و مخالفان رایگان کردن خدمات اتوبوس رانی، ابعاد و پیامدهای این طرح را بررسی کردند

خدمات دهی رایگان اتوبوس مشکل زا یا مشکل گشا؟



روزنامه نگار
مهدی کاروبی

محمد کامران ۱ حدود دو هفته پیش و بعد از کش وقوس های فراوان کلیات و جزئیات طرح رایگان کردن اتوبوس های مشهد به تصویب شورای اسلامی شهر مشهد رسید. براساس آن چیزی که در سخن علنی هشتادوسوم تصویب شد، شهرداری در گام نخست باید به صورت آزمایشی ۱۰ خط از خطوط منتهی به حرم مطهر و حاشیه شهر را رایگان کند و با نظر اعضای شورای اسلامی شهر، سه ماه هم فرصت دارد تا مطالعات جامع اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی این طرح

را انجام دهد و برای تصمیم گیری بعدی به شورای شهر ارائه کند. اما بررسی ابعاد و پیامدهای این طرح از همان روزهای ابتدایی مطرح شدن آن تا موقع تصویب درخواست بیشتر متخصصان شهری بود و سرانجام جلسه بررسی ابعاد رایگان کردن اتوبوس ها در پژوهشکده نوین شهر معنوی ثامن با حضور نایب رئیس شورای اسلامی شهر مشهد، رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای شهر، مشاور عالی شهردار مشهد در حوزه برنامه ریزی و جمعی از متخصصان جامعه شناسی و شهرسازی برگزار و در یک جلسه سه ساعته پیامدهای مثبت و منفی اجرای این طرح بررسی شد.

در روزهای ابتدایی طرح مردم خوش حال شدند و رضایت از مدیریت شهری بالا رفت و مسافران به اتوبوس سرازیر شدند، اما بعد از چند هفته نه تنها از حجم خودرو شخصی کم نشد، بلکه اعتراض های مردم هم به شلوغی بیش از حد اتوبوس ها شروع شد و بخش خصوصی نیز به دلیل حذف بودجه روزانه و دریافت یک عدد ثابت از شهرداری رغبتی برای کار کردن نداشت. در نهایت این تصمیم در شهر قزوين لغو شد و اتوبوس دوباره پولی شد. پیش بینی این اتفاق برای مشهد هم دور از ذهن نیست.

ایجا زیرساخت ها لازمه اجرای طرح

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای ششم مشهد لازمه اجرای طرح رایگان کردن حمل و نقل عمومی را ایجاد زیرساخت مناسب دانست و گفت: این کار در بسیاری از شهرهای دنیا روی داده است، اما آن ها تمام شبکه را بدون ایجاد زیرساخت و سیاست مکمل رایگان نکردند. اگر زیرساخت کافی را فراهم کنیم می توانیم این کار را انجام بدهیم. منظور از زیرساخت یعنی ناوگان کافی برای پاسخ به تقاضای مردم و ایجاد سیاستی برای محدود کردن خودروهاست.

سیاست درست شورا در حوزه حمل و نقل عمومی

وی با بیان اینکه شورای ششم سیاست درستی را در بخش حمل و نقل عمومی پیگیری می کند، افزود: بخشی از این کارها در مشهد امروز انجام شده است، بهای خدمات حمل و نقل عمومی افزایش پیدا نکرد، پارک حاشیه ای در راستای کاهش استفاده از خودروهای شخصی گران شد و داریم تلاش می کنیم که اتوبوس رانی و خطوط قطار شهری را هم توسعه بدهیم و تا پایان سال از فاز میانی خط ۳ بهره برداری کنیم. اکنون این مسیر درستی است که برای توسعه حمل و نقل عمومی در شهر مشهد تعریف شده و وارد طی می شود. با این همه اما شورا تصمیم گرفته با رعایت شرایطی طرح رایگان کردن اتوبوس را اجرا کند و با وجود اینکه همه اذعان دارند این طرح آسیب هایی دارد، باید تلاش کنیم که مشکلات و آسیب ها در مسیر اجرا کم و کمتر شود.

رایگان کردن مسابوی با افزایش سفرهای غیرضروری

فرهمنندی تصریح کرد: افزایش مسافر حمل و نقل همگانی یک آرمان است و ما به دنبال این

منافع نقد شهرداری تسریع کننده پروژه های شهری رئیس کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک شورای شهر مشهد با بیان اینکه رایگان کردن اتوبوس هم مثل هر تصمیم دیگر در مدیریت شهری مزایا و معایبی دارد و فرصت ها و تهدیدهایی فراهم می کند گفت: شاید مهم ترین مزیت رایگان کردن اتوبوس این باشد که سامانه بیت الکترونیک را حذف می کند و مردم می توانند بدون پرداخت کرایه از اتوبوس استفاده کنند و درآمد شهرداری از این بخش حذف شود. استدلال موافقان هم این است که آن درآمد زیاد نیست و به شهرداری آسیب نمی زند. چون درآمد شهرداری از کرایه اتوبوس در سال ۳۲۸ میلیارد تومان است که در مقایسه با بودجه ۴۰ هزار میلیاردی عدد ناچیزی است. ایمان فرهمنندی با تأکید بر اهمیت بودجه اتوبوس رانی از محل کرایه ها ادامه داد: ۲۲۸ میلیارد تومان کرایه اتوبوس بخشی از درآمد نقد شهرداری است و مجموع آن صرف حقوق و دستمزد می شود و آن اعتباری که صرف کارهای عمرانی می شود کمتر از هزار میلیارد است. این ۳۰۰ میلیارد تومان جزئی از آن است. منابع نقد شهرداری برای اجرای برخی پروژه ها بسیار ارزشمند است که با رایگان کردن اتوبوس ها یک سوم آن از بین خواهد رفت. البته ما از منابع نقدی که صحبتش شد برای پروژه های بزرگ عمرانی مثل تقاطع غیرهم سطح و... استفاده نمی کنیم. اما پارسال ۱۸۰۰ میلیارد تومان از منابع نقد را برای اجرای پروژه های زودبازده که نیازهای اولیه محلات حاشیه شهر بود هزینه کردیم.

نیاز شدید اتوبوس رانی به درآمد روزانه

وی افزود: نکته دیگر اینکه همین منابع نذهر روز به اتوبوس رانی برای خرج های روزانه اش تزریق می شود و شبکه اتوبوس رانی به همین آب باریکه یک میلیاردی در روز نیاز شدیدی دارد تا سر پا نگه داشته شود. حذف این یک میلیارد که سهم ۱۵۰ میلیون تومانی بخش خصوصی از آن پرداخت می شود، باعث توقف خدمات خواهد شد. فرهمنندی با اشاره به تجربه شهر قزوين در رایگان کردن یک ماهه خطوط اتوبوس رانی توضیح داد: این اتفاق در شهر قزوين یک بار انجام شده است،

رایگان کردن دغدغه شهروندان نیست

مجید حیدری چروده، پژوهشگر جامعه شناسی، در بخش دیگر این جلسه به بررسی ابعاد اجتماعی طرح رایگان کردن اتوبوس در مشهد پرداخت و با بیان اینکه به نظر می رسد دریافت نکردن کرایه مسئله و مشکل مردم نباشد گفت: هر گروهی که می خواهد سیاست گذاری کند باید اول مسئله را شناسایی و بعد راه حل ها را پیدا کند. در گام سوم وارد کار اجرا شود و در نهایت هم کاری را که اجرا کرده است ارزشیابی کند. در ماجرای رایگان کردن اتوبوس ها به نظر می رسد که مسئله همه جامعه این موضوع نباشد، چون پژوهش های مختلف نشان می دهد که افزایش ساعت کار، افزایش تعداد اتوبوس ها، کاهش سرفاصله، نوسازی ناوگان، افزایش ایستگاه ها و باجه شارژ جزو مسائل و مشکلاتی است که مردم خواستار رسیدگی به آن شده اند.

وی با تأکید بر لزوم انجام یک پژوهش برای بررسی علل استفاده نکردن مردم از اتوبوس تصریح کرد: اگر قرار است کسانی که از این سامانه استفاده نمی کنند جذب آن شوند، باید سؤال کنیم که کشش رایگان سازی برای ترغیب مردم به استفاده از اتوبوس چقدر است؟ باید مطالعهای با این سؤال که چرا مردم از اتوبوس استفاده نمی کنند وجود داشته باشد که در آن به نتیجه برسیم که چون قیمت زیاد است، کسی به استفاده از آن مایل نیست. ما نیازمند شواهدی از علت استفاده نکردن مردم از اتوبوس هستیم. به همین دلیل نیاز جدی داریم که مطالعهای در این باره انجام شود تا فرضیه های مثبت و منفی بررسی و ضریب خطا کاهش پیدا کند.

ناراضایتی اجتماعی با رایگان کردن خدمات

حیدری با اشاره به مشکلاتی که رایگان کردن اتوبوس به وجود می آورد توضیح داد: با اجرای طرح رایگان کردن اتوبوس مشکلاتی که مردم قبلا به آن اشاره کرده بودند، با افزایش جمعیت استفاده کننده تشدید می شود و نارضایتی اجتماعی به وجود می آید، پس به جای فشار و نارضایتی اجتماعی، اول تعداد اتوبوس ها را زیاد کنیم و وقتی که مردم احساس کردند مشکلات کم شده است، بعد طرح اجرا شود. افزون بر این ها وقتی اتوبوس رایگان شود، دیگر الزامی به زدن من کارت نیست و به همین دلیل ثبت و ضبط آمار مسافران از دست می رود و دیگر امکان ارزیابی وجود نخواهد داشت. یعنی اگر بخواهیم موفق بودن یا نبودن طرح و اثر بخشی آن را بسنجیم، نیاز به آمار داریم که از دست رفته است.



مؤلفه تأثیرگذاری باشد.

در ادامه این جلسه نوبت به مشاور عالی شهردار در حوزه برنامه ریزی، توسعه سرمایه انسانی، مالی و پشتیبانی رسید که به بررسی طرح رایگان کردن اتوبوس ها بپردازد. محمد سهیلی با تأکید بر اینکه مهم ترین هدف در شهر، رسیدن به یک مدل پایدار حمل و نقل است که در آن تراز منطقی بین درآمد و هزینه با حداقل آسیب زیست محیطی برقرار باشد توضیح داد: این مدل پایدار را باید در دو مقیاس شهری و فردی بررسی کنیم. در بررسی مقیاس شهری به این نکته می رسیم که هزینه تمام شده اتوبوس حدود ۸ هزار و ۱۲۰ تومان است که از مردم ۱۲۰۰ تومان گرفته می شود. در حالی که سفر مستقیم با خودرو شخصی با یارانه پنهانی که دولت می دهد فقط ۵ هزار تومان است. وقتی این سفر ارزان تر است و دولت به آن یارانه می دهد، قطعاً نمی تواند

مؤلفه تأثیرگذاری باشد. وی افزود: در صورتی می توانیم به اثر بخشی این مصوبه امید داشته باشیم که سرعت ۱۸ کیلومتری فعلی اتوبوس ها به ۲۵ کیلومتر برسد، چون این افزایش سرعت باعث می شود با همین ناوگان فعلی بتوانیم خدمات بدهیم و حداقل تا چهار سال به افزایش ناوگان نیاز نیست. تا زمانی که به اطمینان نرسیم رایگان کردن اتوبوس به کاهش استفاده از خودرو شخصی منجر می شود و به دلیل کاهش حضور خودروها در شهر سرعت اتوبوس ها زیاد می شود، اجرای آن مؤثر نخواهد بود.

توجه به عوامل ترغیب شهروندان به استفاده از مترو

سهیلی با اشاره به عوامل دخیل در تصمیم گیری مردم برای استفاده از حمل و نقل عمومی توضیح داد: در مقیاس فردی هم باید به این سؤال پاسخ بدهیم که یک فرد براساس چه عواملی تصمیم می گیرد از اتوبوس استفاده کند؟ کاهش هزینه های زندگی، کیفیت ناوگان، سرفاصله و توجه به حمل و نقل پاک، چهار عامل مهم در این ماجراست، اما چه زمینه ای برای تصمیم گیری شهروند ایجاد شده است؟ ما در مدیریت شهری باید کمک کنیم که یک شهروند بتواند میان استفاده از حمل و نقل همگانی و خودرو شخصی تصمیم بگیرد و تا زمانی که این مدل در مقیاس فردی پیش بینی نشود، تصمیم همه جانبه گرفته نشده است. این مصوبه شورای اسلامی شهر به شرط سنجیدن همه جوانب و رسیدن به یک مدل حمل و نقل پایدار شهری و بررسی در مقیاس شهری و فردی خوب و تأثیرگذار است.

آغاز تدریجی و آزمایشی رایگان کردن

وی با تأکید بر آغاز تدریجی و آزمایشی طرح رایگان کردن اتوبوس تصریح کرد: هیچ اشکالی ندارد که گام های اجرای این طرح به صورت تدریجی برداشته شود و شاخص هایی که مسیر را تعیین می کنند تعریف و روشن شوند. من معتقدم اگر برنامه رایگان کردن اتوبوس، سرعت اتوبوس را ۱۰ درصد و مسافران را ۲۰ درصد زیاد کند، پذیرفتنی است. مشاور عالی شهردار مشهد حذف یکی از سرفصل های درآمدی شهرداری را در شرایط فعلی مناسب ارزیابی نکرد و گفت: امروز از کاهش درآمد شهرداری به واسطه اجرای این طرح صحبت می شود، در حالی که در حوزه اقتصادی فقط ۵ درصد درآمدها محقق شده است و مناطق هم زیر عدد پیش بینی شده درآمد داشتند، وقتی جبران درآمدهای شهرداری بسیار سخت است، نباید به راحتی از حذف بخشی از آن ها صحبت کنیم.



شهر را نمی شود فقط با درآمد پروانه و تخلف اداره کرد در بخش دیگر این جلسه، نایب رئیس شورای اسلامی شهر مشهد یکی از اهداف این طرح را سوق دادن شهرداری به سمت ایجاد درآمدهای پایدار خواند و گفت: نخستین سؤال این است که چرا دنبال اجرای این طرح هستیم؟ جدا از قانون که اجازه این کار را به ما داده است، باید به سمتی برویم که شهرداری مدیریت درآمدی داشته باشد نه هزینه ای. اقتصاد پایدار شهری با شعار شکل نمی گیرد و مدل فعلی شهرداری مشهد اقتصاد پایدار نیست. شهر را نمی توانیم فقط با درآمد پروانه و تخلف اداره کنیم. تصمیم بر این است که هر سازمان و منطقه شهرداری پول سازی و هزینه کند.

کاهش سهم پرداختی مردم از ۷۴ درصد به ۷ درصد

موسی الرضاحاجی بگلو تأکید کرد: از طرف دیگر قوانین بالادستی این اجازه را به شورای اسلامی شهر داد که اگر رایگان کردن مشکلی نداشت اجرا شود. پرداخت همین ۱۲۰۰ تومان برای بعضی از اقشار در مشهد زیاد است و عده ای در ماه ۲ میلیون تومان هزینه اتوبوس می دهند که پرداخت آن برایشان مشکل است. ضمن اینکه سهم ۷۴ درصدی مردم در پرداخت هزینه های اتوبوس در سال ۱۳۹۷، امروز به ۵ تا ۷ درصد رسیده و قرار بر این بوده است که با این اعداد هزینه های جاری اتوبوس را در پرداخت شود. پس چه بخواهیم و چه نتوانیم این عدد در آینده صفر خواهد شد. وقتی می توانیم با رایگان کردن حمل و نقل عمومی را گسترش بدهیم، ترافیک را کم کنیم، آلودگی هوا و سوانح را کاهش بدهیم چرا انجام ندهیم؟

خرید اتوبوس پیش بینی شده است

وی با بیان اینکه زیرساخت های اجرای این طرح در مشهد وجود دارد، افزود: هر چه زیرساخت وجود دارد، ولی فقط تعداد آن کم است که در بودجه امسال شهرداری ۵۵۰۰ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس، اعتبار پیش بینی شده است. حاجی بگلو بیان کرد:

این نگاه که برای هر خدمتی که به مردم می دهیم باید از آن ها هزینه دریافت کنیم، اشتباه است و شهرداری گاهی اوقات باید هزینه کند و دریافت نداشته باشد. رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس می گوید که برای کاهش آلودگی هوای ۹ کلان شهر کشور از جمله مشهد ۴۱ هزار میلیارد تومان هزینه می شود و حالا بروید ببینید که سهم مشهد از

این عدد چقدر است و آن را از دولت بگیرید.

شلوغی اتوبوس ها بد نیست

نایب رئیس شورای ششم در پاسخ به برخی انتقادهای و مخالفت ها با طرح رایگان کردن اتوبوس ها توضیح داد: مخالفان طرح می گویند که با اجرای این طرح، اتوبوس ها شلوغ می شود، این اصلاً اتفاق بدی نیست و با این کار شهرداری مجبور می شود که به دنبال افزایش ناوگان خودش برود. گفته می شود که حذف درآمد شهرداری از این منبع اشتباه است، اما شهرداری با چه مجوز و مصوبه ای درآمد سازمان میادین از فروشگاه های شهر ما را صفر کرد؟ البته که این کار به نفع مردم بود و ما حامی آن هستیم. قبل از اینکه طرح در دستور کار صحن علنی قرار بگیرد معاون اقتصادی سازمان اتوبوس رانی به من گفت که طرح را چهار ماه به تعویق بیندازید، ما ۱۸۰۰ میلیارد تومان درآمد کسب می کنیم و آن وقت طرح را شروع کنید. گفتیم ۳۰۰ میلیارد از این درآمد را الان به ما بدهید که طرح را شروع کنیم و مابقی برای خودتان باشد. اگر این ادعا واقعی است که بروند آن را محقق کنند و اگر دروغ است که باید با آن مدیر برخورد شود.

تخصیص اتوبوس به مشهد مصوب شده است

حاجی بگلو در ادامه به تعلل شهرداری در تأمین اتوبوس اعتراض کرد و گفت: سؤال من این است که چرا شهرداری با آن ۱۲۰۰ میلیاردی که برای خرید اتوبوس پیش بینی شد، سراغ این کار نمی رود؟ تخصیص هزار اتوبوس به شهرهای زیارتی مثل مشهد در کار گروه ملی زیارت تصویب شده است و تا امروز شهرداری برای گرفتن آن ها یک پیگیری درست و حسابی انجام نداده است.

وی اضافه کرد: برای اجرای طرح رایگان کردن اتوبوس حدود ۵۰۰ دستگاه اتوبوس باید به ناوگان شهر تزریق شود که ۴ هزار میلیارد تومان هزینه خواهد داشت. در بودجه ۱۴۰۲ کشور گفته شده که همه جرایم ماده ۱۰۰ باید صرف حمل و نقل همگانی شود، در مشهد ۴۰ هزار رأی قلع داریم که به جریمه تبدیل شده است و از محل همین درآمد می توانیم کسری اتوبوس را تأمین کنیم.

این طرح امتیاز برتری مشهد در راستای خدمت رسانی

علی اکبر دیسفانی، استاد دانشگاه و پژوهشگر برنامه ریزی شهری، کارشناس دیگر جلسه بررسی ابعاد رایگان کردن اتوبوس در شهر مشهد بود. دیسفانی با تأکید بر اینکه این طرح پیامدهای بسیار مثبتی برای شهر مشهد دارد اظهار کرد: پیشنهاد رایگان کردن اتوبوس را سه سال پیش و پس از گران شدن بنزین مطرح کردیم و گفتیم که در واکنش آن حرکت دولت، این کار انجام شود تا برخی گرفتاری ها حل شود که توجهی به آن نشد.

وی با اشاره به لزوم استفاده از چنین فرصت هایی برای مطرح کردن برند مشهد گفت: مشهد شهری است که مسائل و مباحث خودش را دارد و با دیگر کلان شهرها مقایسه شدنی نیست. اینجا شهری است که پیرامون حرم مطهر امام رضا(ع) شکل گرفته است و تئوری مشهد به بودن حرم مطهر است. شعاری که برای شهر انتخاب شده است، برکت و کرامت است و حرف ما این است که این دو موضوع چطور باید متجلی شود و اصلاً چرا نباید از این فرصت ها در شهر امام رضا(ع) استفاده شود و بعد آن را تسری بدهیم؟ با رایگان کردن اتوبوس موضوع کرامت شهر و برکت محور بودن آن به همه نشان داده می شود و این طرح امتیاز برتری مشهد در راستای خدمت رسانی به مردم و زائران خواهد شد.

این استاد دانشگاه افزود: از پیامدهای دیگر این طرح می توانیم به کاهش اقبال مردم به حمل و نقل شخصی، کمک به کاهش آلودگی هوا، افزایش اعتماد عمومی به شهرداری، کاهش ترافیک شهر، تقویت جایگاه معنوی شهر و عملیاتی شدن شعار برکت و کرامت شهر اشاره کرد.

دیسفانی در ادامه از مدل های مختلف جایگزینی درآمد شهرداری رونمایی کرد و توضیح داد: الگوی توسعه شهری امروز TOD ها هستند و در کشورهای دنیا در چارچوب همین موضوع مسیر اتوبوس و مترو ساخته می شود. سرانجام کاربری زمین و حمل و نقل عمومی دو روی یک سکه هستند و می توان محل حذف درآمد را به کاربری زمین در حوزه نفوذ ایستگاه ها تعمیم داد. ضمن اینکه شهرداری می تواند از اقشار توانمند جامعه برای توسعه حمل و نقل عمومی استفاده کند. وی در ادامه تأکید کرد: این طرح به طور کلی پیامد منفی ندارد، اما شتاب زده نباید اجرا شود، چون ضد خودش عمل خواهد کرد و بازگشت به عقب کار سختی خواهد بود.



تلاش برای رسیدن به مدل پایدار حمل و نقلی

در ادامه این جلسه نوبت به مشاور عالی شهردار در حوزه برنامه ریزی، توسعه سرمایه انسانی، مالی و پشتیبانی رسید که به بررسی طرح رایگان کردن اتوبوس ها بپردازد. محمد سهیلی با تأکید بر اینکه مهم ترین هدف در شهر، رسیدن به یک مدل پایدار حمل و نقل است که در آن تراز منطقی بین درآمد و هزینه با حداقل آسیب زیست محیطی برقرار باشد توضیح داد: این مدل پایدار را باید در دو مقیاس شهری و فردی بررسی کنیم. در بررسی مقیاس شهری به این نکته می رسیم که هزینه تمام شده اتوبوس حدود ۸ هزار و ۱۲۰ تومان است که از مردم ۱۲۰۰ تومان گرفته می شود. در حالی که سفر مستقیم با خودرو شخصی با یارانه پنهانی که دولت می دهد فقط ۵ هزار تومان است. وقتی این سفر ارزان تر است و دولت به آن یارانه می دهد، قطعاً نمی تواند

مؤلفه تأثیرگذاری باشد. وی افزود: در صورتی می توانیم به اثر بخشی این مصوبه امید داشته باشیم که سرعت ۱۸ کیلومتری فعلی اتوبوس ها به ۲۵ کیلومتر برسد، چون این افزایش سرعت باعث می شود با همین ناوگان فعلی بتوانیم خدمات بدهیم و حداقل تا چهار سال به افزایش ناوگان نیاز نیست. تا زمانی که به اطمینان نرسیم رایگان کردن اتوبوس به کاهش استفاده از خودرو شخصی منجر می شود و به دلیل کاهش حضور خودروها در شهر سرعت اتوبوس ها زیاد می شود، اجرای آن مؤثر نخواهد بود.

توجه به عوامل ترغیب شهروندان به استفاده از مترو

سهیلی با اشاره به عوامل دخیل در تصمیم گیری مردم برای استفاده از حمل و نقل عمومی توضیح داد: در مقیاس فردی هم باید به این سؤال پاسخ بدهیم که یک فرد براساس چه عواملی تصمیم می گیرد از اتوبوس استفاده کند؟ کاهش هزینه های زندگی، کیفیت ناوگان، سرفاصله و توجه به حمل و نقل پاک، چهار عامل مهم در این ماجراست، اما چه زمینه ای برای تصمیم گیری شهروند ایجاد شده است؟ ما در مدیریت شهری باید کمک کنیم که یک شهروند بتواند میان استفاده از حمل و نقل همگانی و خودرو شخصی تصمیم بگیرد و تا زمانی که این مدل در مقیاس فردی پیش بینی نشود، تصمیم همه جانبه گرفته نشده است. این مصوبه شورای اسلامی شهر به شرط سنجیدن همه جوانب و رسیدن به یک مدل حمل و نقل پایدار شهری و بررسی در مقیاس شهری و فردی خوب و تأثیرگذار است.

آغاز تدریجی و آزمایشی رایگان کردن

وی با تأکید بر آغاز تدریجی و آزمایشی طرح رایگان کردن اتوبوس تصریح کرد: هیچ اشکالی ندارد که گام های اجرای این طرح به صورت تدریجی برداشته شود و شاخص هایی که مسیر را تعیین می کنند تعریف و روشن شوند. من معتقدم اگر برنامه رایگان کردن اتوبوس، سرعت اتوبوس را ۱۰ درصد و مسافران را ۲۰ درصد زیاد کند، پذیرفتنی است. مشاور عالی شهردار مشهد حذف یکی از سرفصل های درآمدی شهرداری را در شرایط فعلی مناسب ارزیابی نکرد و گفت: امروز از کاهش درآمد شهرداری به واسطه اجرای این طرح صحبت می شود، در حالی که در حوزه اقتصادی فقط ۵ درصد درآمدها محقق شده است و مناطق هم زیر عدد پیش بینی شده درآمد داشتند، وقتی جبران درآمدهای شهرداری بسیار سخت است، نباید به راحتی از حذف بخشی از آن ها صحبت کنیم.