

سهم حمل و نقل عمومی در جابجایی مسافر در برنامه چهارم توسعه ایران

سید عباس طباطبایی، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید چمران اهواز
امیر اردلان داودی منجزی، عضو هیئت علمی، دانشگاه آزاد واحد دزفول

چکیده

گسترش محدوده‌های شهری و رشد اقتصادی شهرهای بزرگ و عدم توسعه مناسب حمل و نقل عمومی باعث استفاده بیش از بیش وسایل نقلیه شخصی بجای حمل و نقل عمومی گردیده‌است. در سالهای اخیر بدلیل نیاز به صرفه‌جویی در انرژی و ذخیره آن، کاهش آلودگی هوا و احیاء دوباره توسعه پایدار شهری موجب توجه بیشتر به استفاده از حمل و نقل عمومی شده‌است و لزوم بذل توجه بیش از پیش به این مد را طلب می‌کند.

در این پژوهش سیمایی از معابر، تسهیلات و ناوگان حمل و نقل در شهر اهواز ارائه شده است. در برنامه چهارم توسعه ایران توصیه شده است که توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی باید به گونه‌ای صورت گیرد که تا پایان برنامه سهم حمل و نقل عمومی به ۷۵ درصد سفرها برسد. با توجه به افق طرح که سال ۲۰۰۹ است در این مقاله بررسی کاملی صورت گرفته است تا امکان رسیدن به این هدف در سال افق مورد تحقیق قرار گیرد. لذا وضعیت موجود کاملاً تشریح شده است و میزان توسعه در سطوح مختلف در سال افق مشخص شده است تا معلوم شود رسیدن به این هدف امکان پذیر است یا خیر؟ در پایان مقاله سعی شده است تاثیر سهمیه بندی بنزین در روند رسیدن به این هدف بررسی شود.

کلیدواژه: حمل و نقل عمومی، سفر، ترافیک، مطالعات، اتوبوس

۱- مقدمه

در حال حاضر ترافیک یکی از عوامل نگران کننده و آزار دهنده برای عموم مردم محسوب می شود، لذا به منظور روانسازی ترافیک در کلان شهرها، توسعه حمل و نقل عمومی به عنوان یکی از راه حل‌های حائز اهمیت در حمل و نقل شهری مطرح است. برای حمل و نقل سریعتر و راحتتر باید استفاده از اتومبیل‌های شخصی را تا آنجا که امکان دارد محدود کرد و به حمل و نقل همگانی روی آورد [۱].

مطالعات انجام شده در شهر لیسبون نشان داده است.

۱) مصرف سوخت و سایل نقلیه شخصی ۶ برابر بیشتر از وسایل نقلیه همگانی (اتوبوس) بر حسب نفر - کیلومتر است.

۲) انتشار گازهای CO و VOC و سایل نقلیه شخصی ۲ تا ۳ برابر بیشتر از اتوبوس است.

۳) سهم وسایل نقلیه شخصی از تولید گازهای NOx و PM نسبت به اتوبوس بیشتر است [۲].

افزایش کارایی سیستم حمل و نقل عمومی در شهرها از دو طریق امکان پذیر است، ۱- استفاده از سیستمهای سریع و انبوه بر ۲- بهبود و توسعه سیستمهای موجود.

۲- اهداف مطالعات حمل و نقل

حمل و نقل یک نیاز واسطه‌ای می باشد یعنی حرکت و آمد و شد افراد و کالا بین نقاط مختلف به منظور اهداف معین است. چون حمل و نقل و ترافیک مستلزم حرکت راههای آن (اعم از خیابان، تندر، آزادراه و یا خطوط حمل و نقل ریلی) از میان کاربری‌های مختلف اعم از مسکونی، تجاری، خدماتی و ... می باشد از آنها متاثر گشته و بر آنها تاثیر می گذارد. همچنین بر محیط زیست و زندگی تاثیر می گذارد و بر تمام ابعاد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی شهر تاثیر می گذارد و از آن متاثر می گردد. مهمترین اهداف برنامه‌ریزی حمل و نقل و شبکه ارتباطی را می توان به قرار زیر خلاصه نمود:

۱- داشتن امنیت در تصادفات

۲- صرف وقت کمتر در رفت و آمد

۳- کاهش هزینه بهره‌برداری از وسیله نقلیه

۴- بازدهی خوب سیستم

۵- قابلیت حرکتی خوب

۶- زیبایی و متناسب بودن

۷- کنترل شرایط محیط زیست (آلودگی هوا - صدا) و صرفه جویی انرژی

۳- بررسی آمار جمعیتی و اشتغال اهواز

آمار و اطلاعات یکی از ارکان اصلی غالب مطالعات حمل و نقل و ترافیک می‌باشد. در گام اول جهت تعیین آمار جمعیتی با طراحی و استفاده از برنامه‌ای تحت نرم‌افزار Arc-GIS، تعداد واحدهای مسکونی در هریک از مناطق ۱۳۲ گانه آماری اهواز بدست آمده و سپس تعداد واحدهای مسکونی در هر منطقه ترافیکی تعیین شده است و از ضرب آن در متوسط بعد خانوار برای هریک از ۱۳۲ منطقه، جمعیت آن محاسبه می‌شود. بر اساس مطالعات انجام شده کل جمعیت شهر اهواز برابر با ۱۱۸۸۰۰۰ نفر برای سال پایه (۲۰۰۵) برآورد گردیده که بر اساس برآورد انجام شده با در نظر گرفتن ۲/۸ درصد رشد جمعیت در سال ۲۰۰۹ به ۱۳۶۳۸۹۸ نفر می‌رسد. تعداد جمعیت سال پایه در ۲۲۰۰۶۵ خانوار گنجانده می‌شوند. متوسط بعد خانوار ۵/۴ نفر می‌باشد. بررسی میزان و چگونگی پراکندگی اشتغال در شهر، در تجزیه و تحلیل حمل و نقل و ترافیک یک شهر تاثیر بسزایی دارد. برای بررسی وضعیت اشتغال شهر اهواز به ۸ منطقه مطالعاتی تقسیم شده است. در این مطالعات مشاغل در پنج طبقه تجارتي، اداري و نظامي، صنعتي، آموزشي و بانكها دسته بندي شده اند. بر اساس آمارهاي بدست آمده تعداد شاغلين شهر اهواز ۲۴۹۰۶۱ نفر برآورد گردیده است. بیشترین اشتغال در منطقه مرکزی شهر می‌باشد [۳].

۴- مطالعات مبدا - مقصد

در مطالعات مبدا - مقصد، هدف بررسی سفرهای انجام شده بین نقاط مختلف می‌باشد. در این مطالعات محدوده مناسبی تعریف شده و با توجه به آن سفرهای انجام شده بررسی شده اند. در این راستا دو محدوده مطالعاتی داخلی و خارجی شهر اهواز جمعا به ۱۸۷ منطقه تقسیم شده اند که از این تعداد، ۱۳۲ منطقه مربوط به حوزه داخلی و ۵۵ منطقه نیز مربوط به حوزه خارجی می‌باشند. روش آمارگیری مبدا - مقصد بکار رفته در این مطالعات « روش دانش آموزی » می‌باشد. مطالعات نشان می‌دهد ۷۹ درصد مردم اهواز دارای وسیله نقلیه هستند. در شهر اهواز روزانه ۱/۵ میلیون سفر بصورت سواره و ۲/۲ میلیون سفر بصورت سواره و پیاده انجام می‌گیرد. ۳۲ درصد سفرها با تاکسی، ۲۶ درصد با سواری شخصی، ۱۴ درصد با اتوبوس و ۹ درصد با مینی بوس انجام می‌شود. در کل سهم حمل و نقل عمومی ۵۵ درصد است [4].

۵- بررسی قانون بودجه سال ۲۰۰۷ ایران

مطالعه و بررسی قانون بودجه کل کشور در سال ۲۰۰۷ نشان می‌دهد که به منظور توانمندسازی مردم برای صرفه‌جویی منطقی انرژی و مصرف بهینه آن، برنامه ریزی و تخصیص بودجه در قالب توسعه حمل و نقل

عمومی، توسعه حمل و نقل ریلی، گاز سوز کردن خودروها و کاهش مصرف سوخت خودروها بوده است که این وضعیت با سهمیه بندی بنزین در ایران به میزان ۳ لیتر برای خودروهای شخصی سواری و ۳۰ لیتر برای تاکسی اعمال شده است. وزارت کشور مکلف شده است به منظور توسعه حمل و نقل عمومی در شهرها، در هشت شهر آلوده کشور سی تا پنجاه درصد اتوبوس‌های تهیه شده را به بخش خصوصی و تعاونی واگذار کند. خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل در سال ۲۰۰۷ حداکثر تا چهار میلیارد دلار را از طریق منابع مالی خارجی (فاینانس) بایستی انجام می پذیرفت. اینها گوشه ای از توجهات دولت به توسعه حمل و نقل عمومی بوده است. اما از همه مهمتر بر اساس قانون برنامه چهارم توسعه (۲۰۰۹-۲۰۱۴) سهم حمل و نقل همگانی بایستی به ۷۵ درصد از کل سفرهای درون شهری افزایش پیدا کند. ۲۵ درصد این سهم به بخش تاکسیرانی، ۱۵ درصد به بخش قطار شهری و ۳۵ درصد به بخش اتوبوسرانی و مینی بوس رانی اختصاص دارد. [۵] جدول شماره یک سهم حمل و نقل عمومی از سفرهای درون شهری در برنامه چهارم توسعه را نشان می دهد.

جدول ۱- سهم حمل و نقل عمومی از سفرهای شهری در کلان شهرها در طول سالهای برنامه چهارم [۶]

| سهم حمل و نقل عمومی | | سهم حمل و نقل عمومی در وضعیت فعلی | سامانه حمل و نقل عمومی |
|---------------------|------|-----------------------------------|------------------------|
| ۲۰۰۹ | ۲۰۰۴ | | |
| ۱۵ | ۱/۸ | ۰ | قطار شهری |
| ۳۵ | ۲۸/۷ | ۲۸/۷ | اتوبوس و مینی بوس |
| ۲۵ | ۲۲/۳ | ۲۲/۳ | تاکسی و مسافرهای شخصی |

۶- سیمای موجود حمل و نقل عمومی شهر اهواز

شهر اهواز بعنوان یکی از هفت کلان شهر ایران با جمعیتی معادل یک میلیون و یکصد و هشتاد و هشت هزار نفر در جنوب غربی این کشور قرار گرفته است [۳]. در شهر اهواز در حال حاضر سه سیستم حمل و نقل عمومی بصورت اتوبوس، مینی بوس و تاکسی مشغول سرویس دهی به مسافری می باشند.

۶-۱- سیستم حمل و نقل تاکسی

یکی از ارکان حمل و نقل همگانی که در کنار دیگر سیستمهای حمل و نقلی بخشی از سفرهای درون شهری را به دوش می کشد سیستم تاکسی رانی می باشد. در این سیستم ۲۳۳۵ دستگاه تاکسی و ۳۲۸۰ مسافرکش مشغول فعالیت هستند. سهم این سیستم در جابجایی مسافر ۴۰۰ هزار سفر در روز می باشد که

با این آمار به ضریب جابجایی ۱/۹۶ می‌رسیم. با توجه به استانداردها، تا پایان برنامه چهارم توسعه در شهر اهواز به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت ۴/۳ تاکسی می‌بایست منظور گردد که با توجه به این فرمول و برآورد جمعیت یک میلیون و صد هزار نفری شهر اهواز، معادل ۴۴۳۳ دستگاه تاکسی مورد نیاز خواهد بود. با صرف‌نظر نمودن از مسافربرها تعداد تاکسی‌های در حال کار در شهر اهواز ۲۳۳۵ تاکسی معادل ۵۲/۶۷ درصد آن می‌باشد. ۴۳ درصد کمبود تاکسی در شهر خود دلیلی بر شکل‌گیری سیستم مسافربر می‌باشد. مطالعات نشان می‌دهد بیشترین استفاده از سیستم تاکسی با هدف بازگشت به خانه و سفرهای کاری به ترتیب ۴۲ و ۱۸ درصد بوده است [۷].

۶-۲- سیستم مینی بوسرانی

یکی از انواع سیستم‌های حمل و نقل عمومی مورد استفاده در اهواز است. ظرفیت این سیستم بصورت نشسته در حدود ۲۰ نفر است. این سیستم در ۴ خط فعال می‌باشد که با ۲۸۵ ناوگان فعال، ۶۸ کیلومتر مسیر را پوشش می‌دهند. بطور متوسط هر مینی بوس روزانه ۲/۵ الی ۳ بار مسافر جابجا می‌نماید. تعداد کل مسافر جابجا شده در این خطوط ۱۴۰۹۰ مسافر در روز است. مینی بوس در اهواز فقط برای ارتباط مناطق حومه شهر با مرکز شهر اهواز استفاده می‌شود. عمده کارایی آن برای جابجایی کارگران و کارمندان به مناطق تولیدی و صنعتی اطراف اهواز است. فقط در یک خط مبدأ و مقصد آن در مناطق درون شهری است [۸].

۶-۳- سیستم اتوبوس رانی

شبکه اتوبوسرانی این شهر در سال ۱۳۴۹ با ۱۰ اتوبوس کار خود را آغاز کرد [۹] و در حال حاضر دارای ۷۹ خط در دو منطقه با طول خط ۱۶۵۹ کیلومتر می‌باشد. تعداد ۱۹۹ اتوبوس دولتی و خصوصی در این شهر فعالیت می‌کنند. بر اساس آمارهای برداشت شده روزانه ۲۲۴ هزار نفر توسط اتوبوسهای شهر اهواز جابجا می‌شوند. سرعت متوسط کل خطوط ۲۱/۶ کیلومتر بر ساعت می‌باشد و بیشترین و کمترین سرعت به ترتیب ۴۵/۶ و ۱۱/۵ کیلومتر بر ساعت است [۱۰]. این در حالیست که بر اساس استانداردهای روز دنیا سرعت متوسط شبکه بایستی ۳۶ کیلومتر بر ساعت باشد [۲]. ۱۴ درصد سفرهای شهری در سال ۲۰۰۵ با استفاده از این سیستم انجام می‌پذیرفته است. سیستم اتوبوسرانی اهواز دارای مشکلات بیشماری می‌باشد و این مشکلات باعث شده اند تا سهم اتوبوسرانی اهواز در جابجایی مسافر نسبت به سایر مدها کم‌رنگ باشد. مشکلات این سیستم عبارتند از: مدت زمان زیاد انتظار در ایستگاه و پایانه، توقف بیش از حد اتوبوس در ایستگاه‌های انتهایی و پایانه‌ها، گرمای بیش از حد هوا در ۷ ماه از سال در این شهر، شلوغی و ازدحام

مسافران در ساعت اوج، عدم برخورد مناسب برخی از رانندگان، عدم رعایت اصول و مقررات رانندگی از سوی برخی از رانندگان، کم بودن تعداد اتوبوسها در اکثر خطوط، عدم وجود نظم و انضباط در رسیدن اتوبوس ها به ایستگاه. در میان موارد مطروحه مهمترین علل عدم تمایل مسافر به این سیستم دو عامل کمبود اتوبوس و مدت زمان زیاد انتظار در ایستگاه ها برای رسیدن اتوبوس می باشد.

۳-۱-۳-۶- برآورد تعداد ناوگان اتوبوس مورد نیاز

با توجه به برآورد جمعیت اهواز در سال ۲۰۰۵ که بالغ بر ۱۱۸۸۰۰۰ نفر بوده است تعداد کل سفرهای انجام شده در شبانه روز در این شهر در سال پایه ۱۶۱۵۰۰۰ نفر تخمین زده می شود. جمعیت اهواز در افق مطالعه (۲۰۰۹) بالغ بر ۱۳۶۳۸۹۸ نفر می باشد. حال با در نظر گرفتن نرخ ۱/۶ سفر در روز و با فرض ثابت بودن سهم سفر با وسایل نقلیه مختلف و تعداد متوسط سفر توسط هر نفر، کل سفرهای انجام شده در اهواز به ۲۱۸۲۲۳۶ سفر در روز می رسد. از این میزان سفر، ۳۵ درصد کل سفرها یعنی ۷۶۳۷۸۲ سفر بوسیله سیستم اتوبوس بایستی انجام پذیرد. از طرفی هر اتوبوس به طور متوسط، در شرایط مطلوب باید حدود ۱۰۰۰ مسافر را در روز جابجا نماید. بنابراین اتوبوس های فعال مورد نیاز، ۷۶۳ ناوگان محاسبه می شود. جدول تعداد ناوگان مورد نیاز تا شروع برنامه چهارم توسعه را نشان می هد.

جدول ۲- تعداد ناوگان عمومی به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، از سال ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۴ [۵]

| برنامه سوم توسعه | | | | | سال پایه ۱۹۹۹ | عنوان |
|------------------|------|------|------|------|------------------|-------------------------------------------------------------|
| ۲۰۰۴ | ۲۰۰۳ | ۲۰۰۲ | ۲۰۰۱ | ۲۰۰۰ | | |
| 36/4 | 35/1 | 33/6 | 32/5 | 31/3 | 29/7 | تعداد اتوبوس در شهرها به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر |
| 28/6 | 28 | 27/7 | 27/3 | 27/6 | 28/1 | تعداد مینی بوس در شهرها به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر |
| 450 | 438 | 425 | 413 | 408 | 395 | تعداد تاکسی و مسافربر شخصی در شهرها به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر |

۴-۶- قطار شهری اهواز

قطار شهری اهواز در چهار خط با ظرفیت متوسط ۱۰۰۰۰ مسافر در ساعت در هر خط بصورت زیر زمینی طراحی شده است که خط یک آن در آپریل ۲۰۰۶ به مرحله اجرا برده شده است. این طراحی بر اساس معیارهای در نظر گرفته شده در طرح توسعه آتی کشور، که عنوان می کند سهم حمل و نقل عمومی در پایان برنامه چهارم توسعه باید به ۷۵ درصد برسد (۳۵ درصد اتوبوس و مینی بوس، ۱۵ درصد حمل و نقل

ریلی و ۲۵ درصد تاکسی) انجام شده است. هر خط بصورت دو طرفه به طول ۲۵ کیلومتر می باشد. هزینه این طرح به ازای هر کیلومتر ۹۶/۲ میلیون دلار می باشد [۱۱]. پیش بینی شده است این خط در سال ۲۰۱۱ به مرحله بهره برداری و استفاده برسد. پس تا پایان برنامه چهارم توسعه (۲۰۰۹) این سیستم در جابجایی مردم اهواز نقش نخواهد داشت.

۷- تاثیر سهمیه بندی بنزین

سهمیه بندی بنزین در جولای ۲۰۰۷ با هدف بهینه کردن مصرف سوخت و تشویق مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی به اجرا برده شده است. در ایران در حدود ۸ میلیون وسیله نقلیه وجود دارد که سرانه مصرف سوخت در هر روز به ازای هر وسیله ۱۰ لیتر بوده است. بر اساس سهمیه بندی جدید هر وسیله نقلیه شخصی سواری روزانه ۳ لیتر سهمیه برای استفاده دارد. این طرح ۷ لیتر در روز و ۲۱۰ لیتر در ماه به ازای هر خودرو صرفه جویی برای دولت به همراه خواهد داشت. بر اساس آمارهای منتشره در ماه اول اجرای این طرح ۶۰۰ میلیون لیتر بنزین ذخیره شده است که معادل ۳۰۰ میلیون دلار صرفه جویی برای دولت به همراه داشته است. در هر روز در استان خوزستان یک میلیون لیتر بنزین صرفه جویی می شود. در این صورت در سال ۳۶۵ میلیون لیتر معادل ۱۸۲/۵ میلیون دلار صرفه جویی خواهد شد.

۸- نتیجه گیری

در دنیای امروز و در بخش حمل و نقل و ترافیک درون شهری، بیشترین توجه به سیستم های حمل و نقل همگانی می شود. در میان سیستم های حمل و نقل همگانی، اتوبوس بیشتر از سایر انواع سیستم ها به کار گرفته شده است. با توجه به افزایش روزافزون وسایل نقلیه شخصی از یک سو و محدودیت ظرفیت شبکه معابر از سوی دیگر، توسعه سیستم های حمل و نقل همگانی و به کارگیری تمامی ابزار ممکن در جهت جذب هر چه بیشتر مسافران از وسایل نقلیه شخصی به وسایل همگانی، امری اجتناب ناپذیر و ضروری است. با توجه به اهمیت سهمیه بندی بنزین و لزوم تداوم اجرای این طرح از نظر دولت، دست اندرکاران حمل و نقلی دولت موظفند تمام تلاش خود را برای توسعه حمل و نقل همگانی بکار ببندند. در کلان شهرهای ایران بغیر از پایتخت مسئله استفاده از قطار شهری تا پایان برنامه چهارم توسعه منتفی است. پس در قسمت توسعه حمل و نقل عمومی تنها راه مدیریت صحیح سیستم اتوبوسرانی و حتی تاکسیرانی و مینی بوسرانی است. در پایان راهکارهای زیر برای نزدیک شدن به سهم ۷۵ درصدی حمل و نقل عمومی از سفرهای درون شهری پیشنهاد می شود.

- ۱- مدیریت خطوط حمل و نقل اتوبوسرانی اهواز از طریق کوتاهتر کردن مسیرها، مکانیابی بهینه ایستگاه ها و ارائه برنامه زمان بندی و...
- ۲- افزایش تعداد ناوگان فعال اتوبوس از ۱۹۹ وسیله به ۷۶۳ وسیله
- ۳- بررسی امکان سنجی استفاده از خطوط سریع السیر و سیستم BRT در اهواز و سایر کلان شهرها
- ۴- بهبود خدمات ارائه شده به مسافر در راستای افزایش ایمنی و راحتی، کاهش زمان سفر و هزینه سفر در جهت تشویق مسافر به استفاده از سیستم های حمل و نقل همگانی
- ۵- افزایش تعداد ناوگان تاکسی رانی از ۲۳۳۵ به ۴۴۳۳ دستگاه
- ۶- افزایش کارایی مینی بوسرانی اهواز با جابجایی متوسط ۴۰۰ مسافر در روز توسط هر مینی بوس و در نتیجه جابجایی ۱۱۴ هزار مسافر در روز به جای ۱۴۰۹۰ مسافر در روز
- ۷- مدیریت صحیح پایانه های مسافری
- ۸- مدیریت صحیح بر محدوده مرکزی شهر بعنوان مشکل ساز ترین نقطه شهر

منابع

- 1-Jason.S.K,James.Y.L,C.K.Wang, "The bus rapid transit system in Taipei city ridership forecast for the new light industrial area in Neihu", 2004
- 2- Simoes.A.M,M.C.Coelho,C.M.Silva&T.L.Farias , " Analysis of the environmental impact of urban buses:application to a case study in Lisbon", 2002
- ۳- شرکت مشاوره اندیشکار، "مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر اهواز"، گزارش جمعیت و اشتغال، ۲۰۰۶
- 4- شرکت مشاوره اندیشکار، "مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر اهواز"، گزارش مبدا-مقصد، ۲۰۰۶
- ۵- شرکت مشاوره اندیشکار، "مطالعات ساماندهی حمل و نقل و ترافیک شهر اهواز"، گزارش اتوبوسرانی، ۲۰۰۷
- ۶- دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، "سند ملی توسعه بخش عمران شهری"، ۲۰۰۵
- ۷- شرکت مشاوره اندیشکار، "مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر اهواز"، گزارش تاکسیرانی، ۲۰۰۶
- 8- شرکت مشاوره اندیشکار، "مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر اهواز"، گزارش مینی بوسرانی، ۲۰۰۶
- 9- Tabatabaie.A,A.Davoodi, "Public transportation a mean for decreasing traffic load in large cities", Urban transport in the 21 century,2007
- 10- Davoodi.A,A.Tabatabaie, "Evaluation of travel demand and proper solution suggestion for developing public bus transport", Urban transport in the 21 century,2007
- ۱۱- داودی.الف و ع.طباطبایی، "بررسی پارامترهای موثر در انتخاب ترن هوایی در کلان شهرهای ایران"، ۲۰۰۷