

بررسی معضل ترافیک تهران در میزگرد روند اقتصادی

چراغ، قرمز است

دکتر یوسف حجت

به موضوع حمل و نقل از زوایای تسهیل رفت و آمد مردم، مصرف کمتر انرژی، افزایش بهره‌وری زمان و انرژی می‌توان نگرست. برای آغاز بحث نخست باید به شناخت مشکل حمل و نقل، به خصوص در شهر تهران، و جنبه‌های گوناگون آن پرداخت. و دریافت چه میزان از این مشکل مستقیماً در ارتباط با حمل و نقل و چه میزان در نتیجه عوامل دیگر است.

برای مثال یکی از عوامل ملموس مؤثر بر حمل و نقل، که باید آن را از میان برداشت، پرداخت‌های قبوض مختلف است. از همین نوع عوامل ملموس مؤثر، اما مثبت، استفاده از بیک‌های موتورسیکلتی است که حجم قابل توجهی از رفت و آمدها را کم می‌کند.

به هر روی باید کاستی‌ها و کمبودها شناخته شوند و راه‌حل‌های لازم برای حل مسئله ترافیک و حمل و نقل شهر تهران ارائه گردند.

آنچه در هر بحثی، از جمله حمل و نقل، مرکز ثقل

است، بحث اقتصادی است. یعنی اهرم‌های اقتصادی اهرم‌هایی هستند که می‌توانند جهت‌های خوب یا بد به جامعه و حرکت مردم بدهند. در موضوع حمل و نقل اهرم‌های اقتصادی خیلی بد طراحی شده‌اند و در نتیجه الگوهای نامناسبی را هم در جامعه به وجود آورده‌اند. برای مثال در باره همین موضوع پرداخت قبوض، اگر بانک یا وزارت نیرو اعلام کنند در صورت پرداخت قبوض از محل حساب‌های بانکی ۲ درصد تخفیف در نظر گرفته می‌شود مطمئناً مردم انگیزه استفاده از آن‌ها را خواهند یافت و از این کار استقبال خواهند کرد.

یکی دیگر از جهت‌های غلط اقتصادی انتخاب خودروهای پر مصرف از سوی مردم است. چرا باید در شهر از خودروهایی مثل پاترول و پیکان استفاده کرد؟ البته انگیزه‌های اقتصادی در پس این قضیه است که و سلیقه مردم را در انتخاب خودرو خراب می‌کند.

موضوع سفرهای اضافی هم یک بحث اقتصادی است، یعنی می‌توان با بحث اقتصادی از تعداد این سفرها

کاست.

مسافركشی نیز یکی از پدیده‌های نامطلوب است. ۳۰ درصد حمل و نقل را سواری‌های شخصی انجام می‌دهند. در حالی که در کشورهای پیشرفته این رقم ۳ درصد است. همین امر خود سبب شلوغی می‌شود. اگر این مسافركش‌ها با اتوبوس جایگزین شوند یک باره تأثیر ترافیکی‌شان به یک دهم تقلیل می‌یابد. از این جهت هم دولت تنها سعی دارد که بر درآمدها و هزینه‌های خود مدیریت کند و بر هزینه‌ها و درآمدهای مردم مدیریتی ندارد. می‌بینیم که با پرداخت انواع وام، مردم به خرید خودرو تشویق می‌شوند. دولت مان باید یاد بگیرد که بر کل منابع موجود در جامعه مدیریت کند نه فقط برای آن چیزی که تحت عنوان بودجه عمومی دولت در اختیار خودش است.

تاکید می‌کنم که من علی‌الاصول با یارانه مخالفم؛ هرچند در برخی موارد ممکن است این یارانه‌ها ضروری باشند. باید یارانه را برای حمل و نقل عمومی

رشد در مصرف بنزین دارند. دلیل این امر نیز روشن است: آن‌ها حمل و نقل عمومی کارآ و مورد اعتماد را برای مردم تامین کرده‌اند. در اختیار داشتن حمل و نقل همگانی قابل اعتماد از یک سو به مفهوم کاهش هزینه فعالیت های روزانه شهروندان، شهرداری و دولت است و از سوی دیگر گامی در جهت برقراری عدالت اجتماعی.

موضوع دیگر مسئله یارانه هاست. یارانه بنزین در کشور از ۳۵ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۴ به حدود ۵۰ میلیارد در سال ۸۵ رسیده است. با توجه به اینکه دهک های بالای درآمدی جامعه خیلی بیشتر از دهک های پایین از بنزین استفاده می کند، لذا در پرداخت این یارانه عدالت اجتماعی رعایت نمی شود.

نکته جالب اینکه، هزینه یارانه بنزین در سال ۸۴ برابر است با هزینه احداث ۵ خط مترو است. همچنین با این ۳۵ میلیارد ریال می توانستیم ۳۵ هزار دستگاه اتوبوس گاز طبیعی سوز بخیریم و خدمت بهتری در شهرها ارائه دهیم. با همین رقم رقم یارانه می توان ۷۵ تا ۲ میلیون خودرو فرسوده را بدون وام و تسهیلات و درد سر از مردم خریداری کرد.

به نظر من با توجه به تعداد مسافر در خطوط شهری، بهترین وسیله رفت و آمد در شهرهای بزرگ اتوبوس و انواع قطارهای شهری و مترو است. خوشبختانه مطالعات در زمینه مترو از قبل از انقلاب انجام شده و ساخت هشت خط را که فرانسوی ها بر ای تهران طراحی کردند و در شورای عالی ترافیک شهرهای کشور تصویب شد به اجرا درآمد. در واقع علاوه بر خط حومه ای تهران - کرج، از دو خط شهری بهره برداری می شود. قرارداد خطوط سه و چهار هم منعقد شده است.

بر اساس نتایج مطالعات جامع حمل و نقل در شهرهای بزرگ کشور، اتوبوس به طور متوسط، ۲۴ درصد از جابجائی های روزانه مردم را به عنوان اصلی ترین نوع حمل و نقل همگانی برعهده دارد و سهم انواع تاکسی نیز حدود ۲۳ درصد است.

سرعت همسنگ سواری در شبکه معابر قبلا ۲۹ کیلومتر بود. (مقصود از همسنگ سواری معادل قرار دادن خودروها نسبت به یکدیگر است. برای مثال هر اتوبوس را معادل ۲/۲ سواری یا ۴ تا ۵ موتورسیکلت را یک سواری در نظر می گیریم). در تهران سرعت جابه جایی مسافر در شبکه ۱۷ کیلومتر در ساعت گزارش شده است که سرعتی بسیار کند است. سرعت جابه جایی از طریق اتوبوس های شرکت واحد ۱۲

سیاست های بهبود حمل و نقل و ترافیک دارند. مهم ترین گام در گشودن گره ترافیک شهرهای کشور، توسعه حمل و نقل عمومی است. ضمن اینکه از بحث مصرف بسیار زیاد سوخت هم نباید غافل بود.

در مورد حمل و نقل عمومی پیشنهادی به مجلس پنجم دادیم. خوشبختانه مجلس ششم توسعه حمل و نقل عمومی را از طریق ایجاد قطارهای شهری در شهرهای بزرگ کشور و تقویت ناوگان اتوبوس رانی تصویب کرد که نمود کامل خود را در تبصره ۱۳ قانون بودجه ۸۵ یافت. در اینجا به برخی آمارهای مصرف انرژی بخش حمل و نقل اشاره می کنم. در سال ۱۳۰۶ مصرف روزانه بنزین در کشور ۱۱ هزار لیتر بود، چهل سال بعد در سال ۱۳۴۶ این مصرف به ۲/۳ میلیون لیتر رسید و سال ۱۳۸۴ به ۶۷ میلیون لیتر در روز افزایش یافت. هم اکنون روزانه بیش از ۷۰ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف می شود.

رشد مصرف انرژی در حمل و نقل سالانه ۱۰/۲ درصد است و البته همچنان رو به افزایش است. در این میان مصرف بنزین در استان تهران به تنهایی ۲۴ درصد رشد دارد

سال ۸۴ مصرف بنزین در سال به ۲۴ میلیارد لیتر رسید. تولید داخل بنزین روزانه ۴۰ میلیون لیتر در روز است و بقیه از طریق واردات تامین می شود.

۹۸ درصد از کل بنزین مصرفی کشور در بخش حمل و نقل مصرف می شود و میزان مصرف گازوئیل در حمل و نقل ۵۰ درصد است. میزان واردات بنزین و گازوئیل برای سال ۸۶ به ترتیب ۵۱ و ۱۴ میلیون لیتر در روز پیش بینی می شود.

رشد مصرف انرژی در حمل و نقل سالانه ۱۰/۲ درصد است و البته همچنان رو به افزایش است. در این میان مصرف بنزین در استان تهران به تنهایی ۲۴ درصد رشد دارد. کشور ما با ۱۰/۲ درصد دومین رشد مصرف دنیا را بعد از چین داراست. در حالیکه ۱۵ کشور اتحادیه اروپا ۲/۶ درصد رشد مصرف دارند. یعنی تولید کنندگان اصلی و دارندگان کارخانه های خودروسازی عظیم که بیشترین سرانه تعداد خودرو را دارند، سالانه ۲/۶ درصد

پرداخت و نه به حمل و نقل شخصی. حتی باید مالیات های سنگین هم از حمل و نقل شخصی اخذ کرد.

مدیریت و فرهنگ هم دو مشکل دیگر حمل و نقل است. در مورد مدیریت اشاره به این نکته کافی است که، برنامه ریزی حمل و نقل در اختیار وزارت کشور و شورای هماهنگی حمل و نقل و ترافیک است. اجرای کار در دست شهرداری و کنترل آن در اختیار نیروی انتظامی. در برخی بخش ها هم محیط زیست و ارگان های دیگر مانند وزارت نفت و صنایع تصمیم گیری می کنند. بنابراین متأسفانه ما فاقد یک مدیریت منسجم در این زمینه هستیم.

مهندس رئوفی

به نظر می رسد مشکل اساسی کشور ما مدیریت است. ضعف و مشکل مدیریتی در بسیاری از بخش ها دیده و همین امر سبب بروز مشکلات اقتصادی می شود. از همین وجه می توان به پدیده مهاجرت پرداخت. مهاجران در واقع برای گذران زندگی و امرار معاش به شهرها می آیند. آنان افزون بر در پیش گرفتن کارهای بسیار کم ارزش در بخش خدمات و واسطه گری، گاه مشکلات شهرها را نیز افزایش می دهند. برای مثال برخی با سرمایه خود تنها توان خرید یک خودرو تقریباً از رده خارج را دارند و با آن به مسافركشی می پردازند. در عین حال از آنجا که با قوانین و مقررات آشنا نیستند بر میزان تخلفات بر بی نظمی ها در شهر می افزایند.

محدودیت های اقتصادی نیز مانع از آن می شوند که به اندازه کافی نیروی پلیس و کنترل کننده در اختیار داشته باشیم. به این ترتیب بی نظمی ها بیشتر نیز می شوند. حتی وجود پارکبان ها هم نتوانسته است به طور موثر در کنترل پارک حاشیه خیابان ها از بی نظمی ها جلوگیری کند. دلیل این هم مدیریت ضعیف و فقدان آموزش لازم است.

با این مقدمه بر این موضوع تأکید می کنم که مدیریت، اقتصاد، مهاجرت، قوانین و مقررات و ضوابط شهرسازی همگی مسائلی هستند که ما در موضوع حمل و نقل با آن ها روبرو هستیم.

مسائل و مشکلات شهرسازی ما بسیار است. متأسفانه در حالیکه شهرداری ها باید فعالانه به دقت و توجه در تهیه طرح جامع عمران و طرح تفصیلی شهر خود بپردازند و بر روند کار نظارت کامل داشته باشند، به دلیل اندک بودن درآمدشان، در واقع با فروش قانون، از بسیاری تخلفات چشم پوشی و درآمد کسب می کنند. این عوامل تأثیری مستقیمی بر برنامه ها و

کیلومتر در ساعت بود. البته با اجرای مقررات خطوط ویژه، توسط نیروی انتظامی شاهد افزایش بسیار مهم این سرعت از ۱۲ کیلومتر به حدود ۱۸ کیلومتر در ساعت هستیم. هر کیلومتر افزایش سرعت در کل شهر تهران معادل ۵۰ میلیارد تومان ارزش دارد.

بر اساس برآورد اتحادیه بین المللی حمل و نقل عمومی (UITP) اگر یک واحد سوخت به خودرو شخصی داده شود، مسافر را ۱۵ کیلومتر جابه جا می کند، ولی همین واحد سوخت در اتوبوس، مسافر را ۳۵ کیلومتر و در قطار شهری مسافر را ۴۸ کیلومتر جابه جا می کند، در زمینه عرض مسیر مورد نیاز در شهرها نیز محاسبه شده که برای جابجائی ۵۰ هزار مسافر از نقطه الف به نقطه ب در یک ساعت، اگر با خودرو شخصی جابه جا شوند به ۱۷۵ متر عرض احتیاج است. در حالی که این رقم برای اتوبوس به ۲۵ متر عرض و برای قطارهای شهری بین صفر تا ۹ متر عرض (صفر برای زیرزمین) است.

به هر حال آنچه به عنوان یک اصل مطرح است موضوع توسعه حمل و نقل عمومی و بهبود اداره محیط زیست است. اگر این امر درست مدیریت شود و تصمیم گیرندگان با انجام مطالعه توسط متخصصان تصمیم های هماهنگ بگیرند و از دستاوردهای علمی و تجربه های موفق جهان استفاده کنند می توان شهرها را اداره کرد و دارای شهرهایی سالم و پایدار بود.

مایلم به سیستمی که در ۲۰ کشور، از جمله در برخی از کشورهای آمریکای لاتین، اجرا شده اشاره کنم. این سیستم اتوبوسرانی، با همکاری جایکا، در بوگوتای کشور کلمبیا به اجرا در آمده است قابلیت جابه جایی مسافر به اندازه مترو دارد؛ یک خط ویژه کاملاً مستقل با دو خط رفت و برگشت است. اتوبوس ها معمولاً طولیل هستند، با درهای متعدد. سکوی مسافران همسطح کف اتوبوس است و مشکلی برای سوار و پیاده شدن نیست. با ورود به ایستگاه و قبل از سوار شدن هزینه بلیط به طور نقدی یا از طریق یا کارت اعتباری پرداخت می شود. فناوری اطلاعات در این سیستم به خوبی مورد استفاده قرار گرفته اند. برای مثال چراغ های راهنمایی در مسیر به صورت اتوماتیک برای اتوبوس سبز می شوند. همچنین مسافر با استفاده از پله زیر گذر به جهت دیگر خیابان هدایت می شود. توصیه من استفاده از این سامانه به عنوان خط اصلی برای برخی شهرها و در تهران برای تغذیه خطوط مترو است چون این دو لازم و ملزوم یکدیگرند.

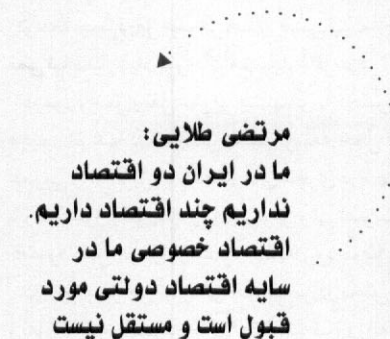
همه ما در جریان میزان درآمد کشور از محل فروش نفت هستیم. ما سالانه حدود ۶۵ میلیارد دلار از نفت

آمار سال ۱۳۸۳ به وضوح مشاهده می شود. ولی با تغییر دولت و تغییر مدیریت همه آن برنامه ها و هماهنگی ها به نوعی دچار وقفه شد. شیوه های جدیدی نیز که برای حل این معضل مهم ارائه شد که نتیجه اش رشد مجدد در تعداد تصادف و تلفات است.

اکنون نجات جان انسان ها و کاهش شدت و تعداد تصادفات رانندگی یک ضرورت اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی است. برای این مهم باید سیاست های مصوب اجرائی شوند و مجلس و دولت به کمک پلیس، اورژانس، وزارت راه، کمیسیون ایمنی راه های کشور و وزارت کشور بشتابند و گزارش های ماهانه از آنها دریافت کنند.

مرتضی ملایی

از نگاه اقتصادی جمله ای را عرض می کنم که به حوزه ترافیک و بحث کنونی ارتباط دارد. به باور من ریشه و منشاء بسیاری از معضلات و مصیبت های که در جامعه در همه حوزه ها با آن گرفتاریم، نوع نگاه ما به اقتصاد است. برخلاف آنچه در کشور شاهدیم، در دنیا اقتصاد دولتی و یا خصوصی مرز و چارچوب تعریف شده ای دارند. به اعتقاد من ما در ایران دو اقتصاد نداریم چند اقتصاد داریم. اقتصاد خصوصی ما در سایه اقتصاد دولتی مورد قبول است و مستقل نیست. برای مثال شهرداری نزدیک به ۹۰ شرکت تشکیل داده و این شرکت ها بخش خصوصی تلقی می شوند. زمانی که بحث عرضه آهن کارخانه ذوب آهن به مردم در میان بود، ذوب آهن با تشکیل شرکت "تکادو" آهن تولیدی خود را در اختیار تکادو می گذاشت و آن را مسئول فروش آهن خود کرده بود. به این ترتیب سود توزیع هم هم به شکلی باز نصیب کارخانه ذوب آهن میشد. چنین رویکردی مشکل آفرین است. من هم موافقم که باید در جهت واگذاری حمل و نقل به بخش خصوصی گام برداریم؛ البته بر اساس تعریف و نظارتی درخور. به اعتقاد من مسئله ای که در بحث ترافیک نادیده



مرتضی ملایی:
ما در ایران دو اقتصاد
نداریم چند اقتصاد داریم.
اقتصاد خصوصی ما در
سایه اقتصاد دولتی مورد
قبول است و مستقل نیست

درآمد داریم و درآمد کل کشور هم ۱۹۵ میلیارد دلار است. یعنی هر دلار انرژی که مصرف می کنیم سه دلار درآمد عاید می شود. این رقم برای دانمارک ۳۷ دلار، انگلستان ۲۴ دلار، ترکیه ۱۰ دلار، مالزی ۵/۵ دلار و مصر ۴ دلار است. مقایسه این اعداد برای ما تکان دهنده است و با نگاه به آن می توان به بسیاری از کاستی ها، از جمله رتبه مدیریت و تصمیم گیری در کشور پی برد. مسائل و مشکلات مدیریت، در کشور ما متعدد است و باید برای آن ها تصمیم اساسی گرفت. مایلم به موضوع ایمنی و تصادفات رانندگی، که بر اساس تحقیق دکتر اسماعیل آیتی در سال ۱۳۸۰ هزینه ای بالغ بر ۴ هزار میلیارد تومان، یعنی بیشتر از ۲/۵ درصد تولید ناخالص ملی به کشور تحمیل کرده، اشاره کنم. متأسفانه کشور ما در تعداد تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در جهان رتبه اول را داراست. به جدول زیر که مرجع آن پلیس راهنمایی و رانندگی و پزشکی قانونی است دقت کنید: نتیجه پیگیری ها، برنامه ها و هماهنگی های بسیار خوبی که میان دستگاه های مسئول در اواخر دهه ۷۰ و به ویژه در سالهای ۸۱ تا اواخر عمر دولت هشتم برای کاهش تصادفات و مرگ و میر ناشی از آن انجام شد، در

سال	تعداد تصادفات	درصد رشد تصادفات	تعداد کشته شدگان	درصد رشد کشته شدگان	تعداد مجروحان	درصد رشد مجروحان
۱۳۷۵	۲۴۴۲۵۸	۱۲۵۸۳	۶۲۴۶۶
۱۳۷۶	۲۲۷۱۵۰	-۷,۰۰	۱۳۶۷۶	۸,۶۹	۶۷۷۹۶	۸,۵۲
۱۳۷۷	۲۲۰۱۸۲	-۳,۰۷	۱۳۹۸۴	۹,۵۶	۷۹۲۸۹	۱۶,۹۵
۱۳۷۸	۲۲۰۹۹۲	۰,۳۷	۱۵۴۸۲	۳,۳۲	۹۱۰۴۸	۱۴,۸۲
۱۳۷۹	۲۹۲۲۲۰	۳۲,۲۳	۱۷۰۵۹	۱۰,۱۹	۱۰۸۳۰۰	۱۸,۹۵
۱۳۸۰	۳۴۶۸۵۰	۱۸,۶۹	۱۹۷۲۷	۱۵,۶۴	۱۱۷۶۰۰	۸,۵۹
۱۳۸۱	۴۴۸۰۰۴	۲۹,۲۵	۲۱۸۷۳	۱۰,۸۸	۱۶۷۲۲۲	۴۲,۲۲
۱۳۸۲	۵۵۶۷۶۳	۲۴,۱۹	۲۵۷۲۲	۱۷,۶۰	۲۲۳۳۰۹	۳۲,۸۲
۱۳۸۳	۶۲۸۰۳۲	۱۲,۸۰	۲۶۰۸۹	۱,۳۲	۲۴۵۷۵۴	۱۰,۵۵
۱۳۸۴	۷۸۰۸۷۶	۲۴,۲۴	۲۷۷۴۸	۶,۳۶	۲۷۴۲۵۷	۱۱,۶۰

خودرو دیگران کنیم و مدام بر تعداد بزرگراه‌ها بیفزاییم. مدیریت برنامه ریزی برای توزیع سفر، ارائه خدمات، مبللمان شهری، شهرسازی، آموزش و عابر پیاده و.. اینها مسائلی است که باید مورد توجه باشد.

در مجموع من برگسترش حمل و نقل عمومی تاکید دارم. باید از تاکسی‌ها را به "ون" تبدیل کنیم. همین که درهای ون کشویی هستند به هنگام باز و بسته شدن از سد ممبر جلوگیری می‌شود. قیمت سوخت هم باید افزایش بیابد. قیمت سوخت باید به حدی برسد که دارنده خودرو فقط برای نیازهای ضروری و تفریح از آن استفاده کند. در زمینه مقررات هم معتقد به شناور بودن مقررات هستم. باید تابلوهای راهنمایی و رانندگی به صورت اتوماتیک تغییر کنند و نمی‌توان یک خیابان یا کوچه را با یک تابلو مدت‌ها یکطرفه یا عبور ممنوع کرد.

آخرین نکته‌ای که بر آن تاکید می‌کنم؛ برخی بر این باورند که مردم آنچه را انجام می‌شود نمی‌پذیرند. به اعتقاد من اگر به مردم خوب خدمت ارائه کنیم، مردم آن را می‌پذیرند.

مهندس محمدعلی ترفیع

شهر موجودی زنده و پایدار است و رشد و توقف آن چندان در اختیار ما نیست. گرچه طرح جامع داریم، ولی به لحاظ عدم تناسب نیازهای روزمره شهروندان با نقاط مسکونی، با سفرهای درون شهری اضافی مواجهیم. برای سامان دادن به پیچیدگی‌های حمل و نقل درون شهری باید به اقداماتی کوتاه و بلندمدت توجه داشت. کارهای بلند مدت با برنامه توسعه خطوط مترو در حال انجام است. متأسفانه این روزها مترو قدری گرفتار بحث‌های سلیقه‌ای است و اعتبارات لازم را در اختیار ندارد و این یک فاجعه برای شهر تهران است. در این میان ضعف نقدینگی و ریالی مترو تهران را شدیداً گرفتار کرده و در سال‌های آتی برای جبران آن زحمت زیادی باید تحمل کرد.

این زیان‌های پنهان، به هر روی از محل درآمد سرانه کشور هزینه می‌شود. یکی از ضرورت‌های بی‌تردید حمل و نقل در شهر تهران، ریل است. استفاده از ریل در زیر زمین زمان برتر است. برای استفاده از ریل بر روی زمین نیز کار جدی کم انجام شده است. اگر به یاد داشته باشید هنگامی که نخستین بار اتوبوس برقی راه اندازی شد قرار بود از سه راه تهرانیارس تا میدان انقلاب و میدان آزادی امتداد یابد. پس از میدان امام حسین نیز به سمت دروازه بعثت از آنجا به سمت میدان شوش، میدان راه آهن، کارگر ادامه یابد. قرار بود در مراحل بعد

مبللمان شهری پیرامون بزرگراه مدرس از شدت خستگی در آن می‌کاهد. نور نیز موضوع مهم دیگر است. چرا تهران شب‌ها در برخی نقاط مانند شهر ارواح است؟ آیا نمی‌توان به نورپردازی برخی از ساختمان‌ها در شب پرداخت. مقصود اینکه حضور آرشیتکت‌ها و معمارها می‌تواند به مادر زمینه کاهش معضل ترافیک یاری رسان باشد.

بحث دیگر مربوط به مدیریت توزیع خدمات در شهر است و نه مدیریت توزیع سفر. اگر در مبللمان شهری دسترسی به نیازها به صورت محلی و منطقه‌ای و شهری در نظر گرفته شود، سبب کاهش ترافیک خواهد شد.

به باور من حل مشکل ترافیک نباید از طریق محدود کردن حق مردم صورت بگیرد. حق مردم است که سوار اتومبیل شوند. در عین حال ما حق نداریم شهر را هزینه

گرفته شده و یا حداقل ما به آن کم توجه ایم، پیامدهای آن است. وقتی از ترافیک و معضلات ترافیک بحث می‌کنیم، بیشتر به محدوده ترافیک سنگین و زمانی که از دست می‌دهیم توجه داریم. یا درباره اثرات محیط زیستی آن سخن می‌گوییم. اما کمتر پیامدهای ترافیک را از منظر جامعه‌شناسی و روانشناسی مورد توجه قرار می‌دهیم و اینکه عوارض ترافیک در بهداشت روانی و حتی سلامت جسمانی جامعه چه مقدار است و جامعه چه ضررهای کلانی، اما نادیده‌ای بابت آن پرداخت می‌کند. خوب است اگر قرار است حرکتی صورت گیرد، پیامدهای ترافیک در حوزه‌های گوناگون دیده شود. مثلاً اقتصاد، زمان، محیط زیست و فرهنگ و آن بخش‌هایی که مورد غفلت واقع شده است. می‌خواهم تاکید کنم ترافیک را نباید تنها از نگاه فنی و کارشناسی ترافیک مورد توجه قرار داد.

نکته مغفول مانده دیگر، عامل انسانی است. یعنی ما هیچ‌گاه محاسبه نکردیم که احداث یک بزرگراه چه پیامدهایی دارد. شهر را ویران می‌کنیم، محیط زیست را ویران می‌کنیم، بافت شهری و بافت اجتماعی را به هم می‌زنیم برای اینکه یک بزرگراه احداث کنیم. یکی از پیامدهای ایجاد بزرگراه در تهران از بین بردن هویت این شهر است. احداث یک خیابان یا بزرگراه سبب قطع محله‌ها و دسترسی‌ها می‌شود. محله رادو تکه می‌کند و انسجام محله را از بین می‌برد. یکی از پرسش‌های بجا این است که در طرح و برنامه‌های ترافیکی تهران چه نقش و جایگاهی را برای عابر پیاده قائل شده‌ایم، دست به احداث پل عابر می‌زنیم، اما از سختی و دشواری بالا رفتن از آن برای افراد سالمند غافلیم. عرض و کیفیت پیاده‌روهای مان چگونه است؟ در دنیا بر کیفیت گذرگاه و محل عبور عابران پیاده تاکید می‌شود. در این زمینه نیز موضوع نادیده انگاشته شده، عامل انسانی و آموزش است و باز حلقه مفقوده اصلی، فرهنگ ترافیک است. مقصود من از فرهنگ وجود یک بسته کامل و یک مجموعه است؛ مجموعه‌ای از اقدامات که باید در کنار هم قرار بگیرند و دیده شوند. نکته دیگری که در ترافیک مورد غفلت قرار گرفته، و دارای اهمیت فراوان است، موضوع شهرسازی است. به راستی ما چقدر در طراحی شهر به فرادای تهران توجه داریم؟ در بخشی از شرق تهران که شهرسازی دارای یک چارچوب است، مشکلات ترافیکی کمتر است. در غرب تهران جدید هم به دلیل نوع شهرسازی در آن، ترافیک چندان محسوس نیست.

نکته مهم دیگر در شهرسازی، نقش محیط پیرامونی است در مسیر ترافیک است. برای مثال فضای سبز و

مهندس محمدعلی ترفیع متأسفانه این روزها مترو قدری گرفتار بحث‌های سلیقه‌ای است و اعتبارات لازم را در اختیار ندارد و این یک فاجعه برای شهر تهران است



باره فرهنگ حمل و نقل انجام نداده ایم، حال آنکه لازم است یک بخش برای توسعه فرهنگ حمل و نقل شهری در نظر گرفته شود. همه ما تبلیغات راهنمایی را برای فرهنگ سازی دیده ایم، من به برخی از این تبلیغ ها انتقاد جدی دارم، چون همیشه راننده را فردی بی انضباط فرض می کنند. این خود یک بدآموزی است. چرا باید برای راننده چنین تیبی انتخاب شود.

بحث دیگر پراکندگی محل های خرید عمومی و دانشگاه هاست که سبب افزایش رفت و آمد می شود. پیشنهاد مشخص من ساخت برج هایی خدماتی است. تهران ۱۲۴ ناحیه شهری دارد. شهرداری می تواند در ۱۰۰ ناحیه شهرداری، زمینی را به ساخت برج های ۱۲،۱۰ طبقه اختصاص دهد و با مشارکت بانک ها این ساختمان ها را بسازد. بعد از طبقاتی که برای موتورخانه و پارکینگ اختصاص می یابد در طبقات دیگر فروشگاه های شهروند، دفاتر آب و برق و تلفن و پست و خلاصه دفاتر خدماتی دایر کند.

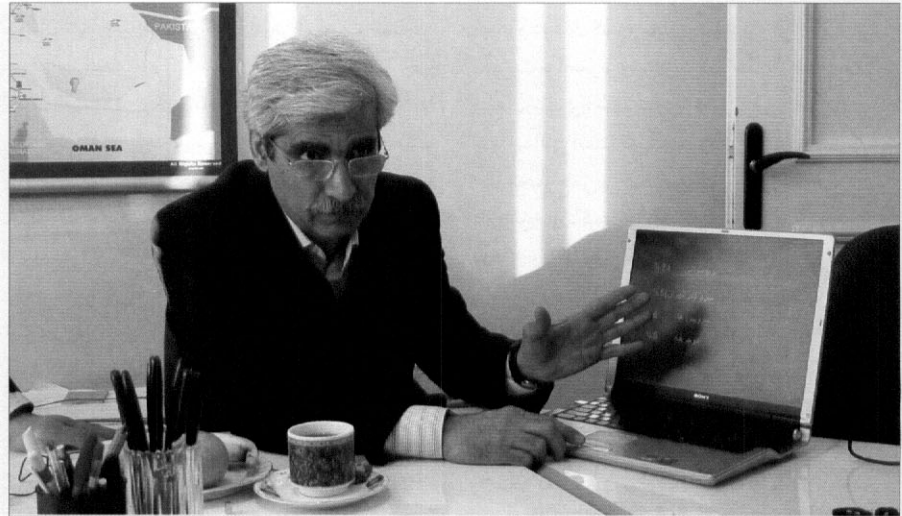
یکی از اشتباهات ما در حمل و نقل، فقط توجه به بخش سخت افزاری است. یعنی افزایش تعداد اتوبوس، مینی بوس، تاکسی و ... در حالی که باید به کاستن از سفرهای درون شهری برای انجام پاره ای از کارهای مردم توجه داشت.

باز به مسئله فرهنگ بازمی گردم. همه باور داریم که ماموران راهنمایی و رانندگی خیلی زحمت می کنند، در سرما و گرما، گرد و خاک، شب و روز. اما متاسفانه پلیس ما مامور الصاق برگ جریمه است. این در حالی است که حتی دادن برگ جریمه با اخلاق خوب، مانع تنش میان راننده متخلف و پلیس می شود. حتما نباید بدی را با بدی پاسخ داد. اگر بدی را با خوبی جواب بدهیم مطمئناً در مسیر اصلاح گام برداشته ایم. در این صورت است که تابلوهای راهنمایی ما معنا پیدا می کنند. در حالی که اکنون با پلیس مواجه می شویم مقررات را رعایت می کنیم، و اگر پلیس نباشد دست به خلاف می زنیم. این یعنی بی هویت و بی معنا بودن علائم شهری و ریشه در فرهنگ حمل و نقل شهری ما دارد.

دکتر مجید شایع پور

با توجه به موضوع اصلی نشست، یعنی حمل و نقل شهری، موضوع را از چند زاویه می توان بررسی کرد. یک بحث، برآورده کردن نیاز شهروندان در سفرهای درون شهری است؛ مقصودم مهیا کردن ابزار و وسیله حمل و نقل است.

بحث دوم، ایمنی و سومین موضوع، که از نظر اقتصاد



تیم متخصص ۴، ۵ نفره فقط برای ترافیک تهران فکر کنند و شهرداری اجرای کار را برعهده بگیرد. حفظ منافع اقتصادی و کاهش یارانه ها واقعاً می طلبد که این تیم در جایی مستقر شود و به طور مرتب شرکت واحد و مینی بوسرانی تهران را از دور مورد مطالعه قرار دهد و ارائه طریق کند. در غیر این صورت باید مطمئن بود که دولت باید در سال آینده ۳۰ درصد به یارانه های این بخش اضافه کند. نکته قابل توجه آنکه این یارانه تنها رقمی نیست که دولت می پردازد. شرکت واحد برای هر اتوبوس ۱۷/۵ درصد قیمت آن و دولت ۸۲/۵ درصد باقی مانده را به کارخانه می پردازد. این امر براساس مصوبه ای در اوایل دهه هفتاد پرداخت می شود. اگر این عدد را به عدد قبلی اضافه کنیم، بودجه شرکت واحد به ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیارد تومان بالغ خواهد شد که برابر بودجه چند وزارتخانه است. این حجم پول می طلبد که حتماً یک گروه کارشناسی روی موضوع کار کنند. در سال هایی که مسئولیت شرکت واحد را داشتیم پنج معاون این شرکت مسئول بررسی و ارائه راهکار بودند. سالی یک یا دو نوبت از مردم نیازمندی های رفت و آمدشان را می پرسیدیم و بعد داده ها به نرم افزاری که از خارج تهیه شده بود، داده می شد و خطوط اتوبوسرانی، طول خطوط و ایستگاه ها بوسیله این نرم افزار مشخص می شد. زمانی این بحث مطرح بود که شرکت واحد طول خط ها را کوتاه و بلند می کند، در حالی که این کار براساس کار علمی صورت می گرفت.

اقدام دیگر ایجاد پارک سوارها بود که می توان بار دیگر آن ها را احیا کرد تا مردم با خودروهای خود به این پارک سوارها بیایند و سپس با اتوبوس، به رایگان به مقصد مورد نظر بروند.

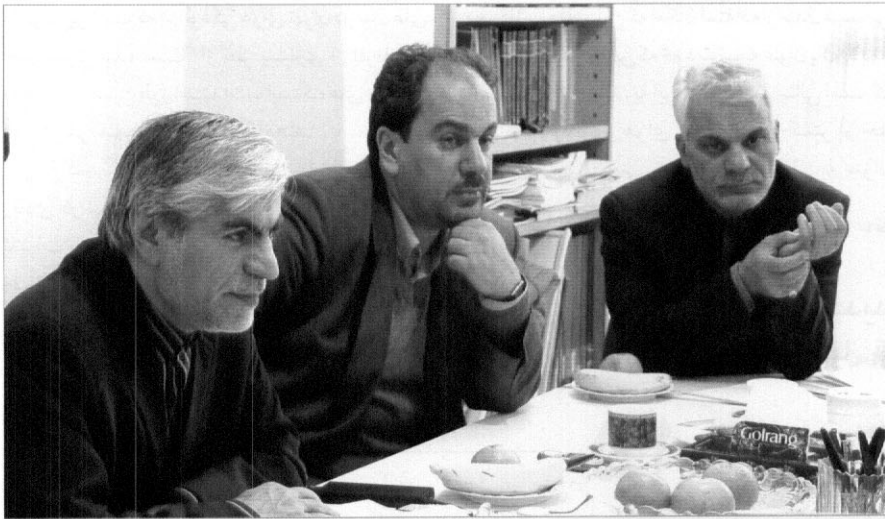
به این نکته نیز اشاره کنم که متاسفانه ما کار چندان

ساخت اتوبوس برقی را خود به دست بگیریم. در مرحله بعد روی LRT کار کنیم که آن طرح نیمه کاره ماند.

این یادآوری ها از آن روست که بدانیم نوع حمل و نقل عمومی بحثی بسیار جدی است. در مورد ریل و واگن سبک در بعضی از مسیرها در تهران باید کار جدی انجام داد. اگر حتی خطوطی که مطالعات آن آغاز شده، به سرانجام برسد، باز به یک حلقه واحد روی زمین برای تغذیه زیرزمین نیاز داریم. این حلقه فعلاً وجود ندارد. مطالعاتی هم که پیش از این در شهرداری تهران انجام شده بود متاسفانه درگیر مسائل حاشیه ای، اما به صورت حاد در مدیریت های مختلف شد و زمین ماند. در این میان یک باره بحث مونوریل مطرح شده و بقیه برنامه ها را معطل کرد.

به هر حال مشکلات زیاد است. البته سخن گفتن آسان و اجرا بسیار سخت است. در مورد همین طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران نزدیک به ۶۰ جلسه کارشناسی داشتیم و ۲۳ جلسه در هیات دولت پیرامون آن بحث کردیم. در نهایت بخشی خوب اجرا شد، و درصد اندکی از برخی زوایای آن به اجرا درآمد. در حالی که اگر کارها به درستی اجرا شده بود وضعیت امروزمان بسیار بهتر بود.

در بحث ترافیک اولین مشکل، مدیریتی است. به هیچ وجه قصد عیب گویی و عیب جویی ندارم، ولی با توجه به گزارشی که اتوبوسرانی تهران رسماً منتشر کرده درآمد امروز شرکت واحد کمتر از درآمد سال ۷۵ این شرکت است. امروز شرکت واحد رقمی حدود ۱۴۰ میلیارد تومان یارانه می گیرد. به آقای شهردار گفتم با ۲،۳ میلیارد تومان می توان یک پل احداث کرد تا رفت و آمد تسهیل شود. همچنین پیشنهاد دادم که یک



البته با تمام تلاش‌هایی که طی ۱۰ سال گذشته صورت گرفته حدود ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس گاز طبیعی سوز در شهر تهران وجود دارد. این شمار اتوبوس بیش از ۵۰ درصد از ناوگان اتوبوسرانی تهران را تشکیل می‌دهد. بد نیست نکته‌ای را نیز به عنوان یک دغدغه ذهنی مطرح کنم: آیا اگر هر قدر بخواهیم بر تعداد اتوبوس‌های تهران بیفزاییم پاسخگوی سفرهای شهروندان تهران خواهد بود؟ همچنین آیا هیچ شرکت اتوبوسرانی را در دنیا سراغ دارید که توانسته باشد مدیریتی کارآمد را بر حمل و نقل عمومی اعمال کند و بیشتر از ۴۵۰۰ دستگاه اتوبوس داشته باشد. چند سال پیش با همکاری برنامه توسعه سازمان ملل متحد مطالعه‌ای را در شهر تهران انجام دادیم تا ببینیم آیا درست است در شهری به وسعت تهران تنها یک شرکت اتوبوسرانی وجود داشته باشد. پیشنهاد چند شرکت اتوبوسرانی مطرح شد تا بخش خصوصی هم وارد کار شود.

در مجموع فکر می‌کنم اعتقاد دوستان در عرصه برنامه‌ریزی و عرصه مطالعات حمل و نقل استفاده از گزینه‌های متنوع، چه در زیر زمین چه در روزی زمین و چه در بالای زمین است که هر کدام مزایای خودشان را دارند. موضوع مهم دیگر تصویب طرح جامع است. پیشنهاد من این است که این طرح هر دو سال یکبار مورد بازنگری قرار بگیرد. البته معمولاً عمر طرح‌ها دست کم ۱۰ ساله است و در میانه راه یک بازنگری در باره‌شان صورت می‌گیرد. اما برای شهری همچون تهران، با تنوع بافت‌های، ساخت و سازها، آمدوشدها و محل‌های زندگی و اشتغال لازم است طرح جامع هر دو سال یکبار مورد تجدیدنظر قرار بگیرد. ●

زیست. یعنی اگر بخواهیم از نگاه توسعه پایدار به حمل و نقل نظر افکنیم، حمل و نقل حتماً باید پاسخگوی توسعه اقتصادی و توسعه اجتماعی باشد. ضمن اینکه باید از محیط زیست که بحث اصلی ما نیز هست حمایت کند و محافظت از آن را ترویج کند.

فراهم کردن جریان خون در پیکره شهر ما را به بحث استفاده از انرژی مناسب رهنمون می‌کند. به خاطر دارم که تلاش بسیار زیادی برای استفاده از سوخت‌های جایگزین به خصوص در زمینه حمل و نقل عمومی صورت گرفت. تلاش برای راه‌اندازی یک خط آزمایشی با ۶۵ دستگاه اتوبوس برقی یکی از این موردهاست که مورد هجمه و بی‌مهری نیز قرار گرفت. این خط به منزله استفاده از سیستم حمل و نقل به لحاظ زیست محیطی پاک بود، البته طبیعی است که هزینه‌های خاص خود را نیز داشته باشد. از این امکان می‌توان در مکان‌های پر ازدحام و به لحاظ شهرسازی دشوار استفاده کرد. در بافت‌های قدیمی بسیاری از شهرهای بزرگ و کوچک اروپا نیز از این روش بهره گرفته‌اند. استفاده از گاز متان تلاش دیگر در این زمینه بود و بحث گاز فشرده متراکم یا CNG هم در اوایل دهه هفتاد جای خود را در میان مسئولان مدیریت شهری باز کرد. البته وزارت کشور هم از این طرح به خوبی حمایت و اتوبوس‌های گاز طبیعی سوز را به گردونه وارد کرد. اگر اشتباه نکنم وزارت کشور در سال ۷۶ به هنگام خرید حدود ۱۵ هزار دستگاه اتوبوس الزام کرد که حداقل ۵ هزار دستگاه از این مجموعه گاز سوز باشند. این، یک گام بزرگ بود و هنوز هیچ کشوری شجاعت استفاده از این تعداد اتوبوس گاز طبیعی سوز را نداشته است. البته بر خورداری کشور ما از منابع گاز طبیعی، خود یک مزیت کم نظیر است. امروز

کلان و خرد بسیار مهم است، موضوع انرژی، مصرف بهینه آن تأثیرش بر محیط زیست است.

به باور من بحث حمل و نقل باید در سه مقطع مورد بحث قرار گیرد: مقطع برنامه‌ریزی، مقطع اجرا و مقطع مدیریت.

به نظر می‌آید اگر قرار باشد مجموعه مدیریت شهری به گونه‌ای عهده‌دار مسئولیت آمد و شد در کلان شهر تهران باشد، باید مجهز به ابزارهای پاسخگو برای برآورده کردن این سه مقطع باشد. البته چنان که پیداست مدیریت شهری در بحث برنامه‌ریزی چندان مجهز نیست. یعنی از نظر نیروی انسانی و توان برنامه‌ریزی بسیار مجهز است، اما از اختیارات تجهیزاتی لازم برخوردار نیست.

از نظر مبانی قانونی، سازمانی که شأن و جایگاهش بیش از یک وزارتخانه هم باید باشد ابزار کامل را در اختیار ندارد. در حالیکه به باور فعالان محیط زیست، حمل و نقل عمومی، شاه کلید محیط زیست پایدار در محیط‌های شهری است.

به بخش سوم موضوع حمل و نقل می‌توان بحث مدیریت را هم افزود. ما فاقد یک مدیریت کارآمد بر حمل و نقل شهری هستیم. مجموعه شهری تهران اختیار کامل را برای اعمال مدیریت یک پارچه بر حمل و نقل و ترافیک شهری تهران ندارد. دست کم می‌توان گفت برخی از عناصر بسیار مهم را برای اعمال مدیریت مطلوب در اختیار ندارد. این کاستی به بحث قانون و مقررات باز می‌گردد. حداقل بیش از یک دهه شاهد بودیم که پلیس راهنمایی و رانندگی در اختیار شهرداری تهران نبود. آن زمان، تلاش و حسن نیت بسیاری از طرف مجمع مدیریت شهری صورت می‌گرفت، اما از آنجا که راهنمایی و رانندگی در کشور بر خلاف بسیاری کشورها، قوای نظامی انتظامی شمرده می‌شود، شاهدیم که هنوز که هنوز است آن ابزار مدیریت و کنترل در اختیار نیست. یعنی بخش اعظم برنامه‌ریزی را یک دستگاه انجام می‌دهد، اجرا، که هزینه‌بر است، بر عهده شهرداری است و مدیریت و نظارت را هم یک جز دیگری انجام می‌دهد. در چنین وضعیتی داشتن انتظار عملکرد مطلوب از سوی شهرداری دور از انصاف است. تأکید من بر اعمال نوعی سامانه یکپارچه بر حمل و نقل و آمدوشد در مجموعه شهری همچون تهران است. اگر مجموعه عوامل در اختیار شهرداری باشد می‌توان به حمل و نقل پایدار فکر کرد که یکی از مشتقات توسعه پایدار است. همچنان که می‌دانیم توسعه پایدار دارای سه رکن کلی است: توسعه اقتصادی، توسعه اجتماعی و حفظ محیط