

اقتصاد ترافیک

کلاف سردرگم

ترافیک‌های حجیم شهری در تهران علاوه بر اتلاف زمان‌هایی که می‌توانستند در اختیار تولید قرار گیرند، با افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا، مشکلات عدیده‌ای را برای تهران به همراه آورده‌اند.

شهر تهران به دلیل جایگاه ویژه خود به عنوان مرکز سیاسی و اقتصادی کشور، جمعیت زیادی را در خود جای داده است که یکی از نتایج این حجم از جمعیت، رشد بسیار شدید حجم ترافیک روزانه شهری است. جدای از مسایل ترافیک شهری، این مقوله تأثیرات منفی بسزایی را بر اقتصاد شهری داشته و دارد. براساس یک نمونه‌گیری که توسط واحد تحقیقات «اقتصاد ایران» در مناطق ۲۲ گانه تهران صورت پذیرفته، به طور متوسط هر شهروند فعال تهرانی در طول روز رقمی در حدود ۱۴۰ دقیقه را در ترافیک روزانه تهران به هدر می‌دهد. اگر نرخ مشارکت شهر تهران را - که معادل ۴۱ درصد جمعیت شهری است - به حساب آوریم، با احتساب جمعیت ۷/۵ میلیونی شهر تهران، زمانی در حدود ۷ میلیون و ۱۷۵ هزار ساعت، در ترافیک روزانه تهران به هدر می‌رود. برای درک بهتر، اگر زمان از دست رفته شهروندان تهرانی را با زمان احداث پروژه تونل شهری توحید که یکی از پرکارترین پروژه‌های عمران شهری به حساب می‌آید، مقایسه کنیم، عمق هزینه فرصت زمان از دست رفته ناشی از ترافیک شهری مشخص می‌شود. در پروژه تونل شهری توحید - که کلنگ آن از ۲۹ خرداد ۸۶ زده شد - با احتساب، شیفت‌های متناوب کاری و افتتاح آن در ۳ ماه آینده، رقمی کمتر از ۱۲ هزار نفر ساعت، برای توسعه این تونل صرف خواهد شد که با احتساب ۳ هزار و ۴۰۰ نیروی کار شاغل در این پروژه، در حدود ۴۰ میلیون و ۸۰۰ هزار ساعت زمان احداث تونل مذکور صرف شده است که با این احتساب کل مدت زمان پروژه تونل توحید معادل یک هفته ترافیک شهری تهران است. به طور حتم این زمان می‌توانست در اختیار تولید و توسعه شهری و به تبع آن در اختیار توسعه کشور قرار گیرد. علاوه بر این، اتلاف بنزین و گازوییل در طول روز، خود به معنای کاهش قابل توجهی از مبالغ درآمدی است که تأثیر منفی مضاعفی بر اقتصاد بر جای می‌گذارد. به این مطلب، می‌باید افزایش آلودگی‌های شهری را افزود که اثرات و تبعات منفی اجتماعی و اقتصادی آن - در بُعد کلان‌شهر بر دوش شهرداری و در بُعد خرد، دامان خانوار را می‌گیرد. بدون شک، عدم توسعه زیرساخت‌های شهری، از مهمترین مسایلی بوده که بر گسترش ترافیک تأثیر گذاشته است. به عنوان مثال در حال حاضر، با عنایت به جایگاه‌های سوخت‌رسانی بنزین در سطح شهر، برای هر ۳۱ هزار خودرو، یک پمپ بنزین وجود دارد که نشان از عدم توجه به توسعه و پیشرفت بافت



۳ میلیون و ۶۰۰ هزار خودرو در حال تردد در شهر تهران هستند. براساس ارقام منتشره از سوی حوزه حمل‌ونقل ترافیک شهری، طول خطوط سامانه‌های تندرو در تهران، معادل ۷۱/۳ کیلومتر در سال ۸۷ بوده است که می‌باید در پایان سال جاری به رقم ۱۲۹/۸ کیلومتر برسد. همچنین براساس اهداف لایحه برنامه ۵ ساله شهرداری تهران، طول خطوط مذکور می‌باید در پایان اجرای برنامه (سال ۹۲)، معادل ۱۵۹ کیلومتر باشد. در حال حاضر مجموع ناوگان عمومی و خصوصی اتوبوسرانی در تهران برابر با ۷ هزار و ۸۰۰ دستگاه می‌باشد که می‌باید در پایان سال جاری با رشد ۰/۴۵ درصدی به رقم ۷ هزار و ۸۴۰ دستگاه برسد. کاهش ۱۷ درصدی سهم بخش عمومی و افزایش ۲۳۱ درصدی سهم بخش خصوصی تا پایان سال پنجم برنامه از نکات قابل توجه این طرح به حساب می‌آید.

اوراق شهرداری برای مترو

جابه‌جا نمودن رقمی بالغ بر یک میلیون و ۷۰۰ هزار نفر مسافر در طول روز از طریق مترو - بنا به گفته مسؤولان - نشان‌دهنده نقش بسیار مهمی است که این وسیله در حل نسبی معضل ترافیک تهران دارد. در این بین با احتساب قیمت بلیط‌های اعتباری و کارت‌های تک‌سفره و رفت و برگشت، به طور متوسط رقمی در

حدود ۲۰۰ میلیون تومان، درآمد روزانه فروش انواع بلیط نقدی و اعتباری در مترو تهران خواهد بود. به این مبلغ می‌باید درآمد حاصل از اجاره بهای غرفه‌ها، سالن‌ها و بخش‌های تجاری، فضاهای توقف پارتیشن، پارکینگ‌ها و تمام تبلیغاتی که در ایستگاه‌های قطار شهری صورت می‌گیرد را نیز افزود که بدون شک، درآمد بسیار زیادی را به سیستم قطار شهری تزریق می‌کند. اما به دلیل آن که مترو کیفیت به نسبت مناسبی را در سال‌های گذشته ارائه نموده در کنار قیمت تمام شده مناسب و همچنین عدم انتظار در ترافیک‌های طولانی مدت خیابان‌های شهری، به سرعت به وسیله‌ای محبوب در میان شهروندان تهرانی تبدیل شد که رشد تقاضا برای مترو جهت انجام سفرهای درون‌شهری از پیامدهای آن بوده است. علیرغم تلاش مسؤولان توسعه مترو در تهران، به دلیل حجم بسیار شدید تقاضای آن، مدتی است که نارضایتی‌های زیادی از سوی عامه مردم به گوش می‌رسد که از کیفیت ارائه شده آن راضی نیستند. تراکم شدید جمعیتی در ایستگاه‌های قطار شهری، در کنار حجم انبوه مسافران داخل قطار که بعضاً مانع از توقف قطار در برخی از ایستگاه‌ها می‌گردد و عاملی مضاعف در تشدید ترافیک انسانی ایستگاه‌ها شده است، مهمترین دلیل نارضایتی‌های کنونی است. مطابق با ارقام منتشره مترو تهران، طول شبکه بهره‌برداری شده، در حال حاضر معادل ۱۰۶/۷ کیلومتر بوده که بر مبنای لایحه برنامه ۵ ساله شهرداری قرار است با رشد ۷/۲۱ درصدی به رقم ۱۱۴/۴ کیلومتر در پایان سال جاری برسد که البته هدف برنامه، معادل ۲۱۷ کیلومتر در پایان اجرای برنامه است. مطابق با طرح جامع شهر تهران قرار است متروی تهران، در پایان مراحل بهره‌وری، برخوردار از ۷ خط اصلی باشد که در حال حاضر ۴ خط آن به بهره‌برداری رسیده و البته در حال تکامل است. در این بین، مشکلات ناشی از عدم ترخیص قطارهای مترو در گمرک، از دیگر عواملی است که در ماه‌ها و سال‌های اخیر، به عدم توسعه کمی و کیفی مترو ضربه زده است.

با توجه به نارضایتی‌های کنونی و البته نقش غیرقابل انکار مترو در عدم گسترش ترافیک شهری، پیشنهاد می‌کنیم جهت سرعت بخشیدن به توسعه این وسیله مهم حمل‌ونقل درون‌شهری، شهرداری تهران به همراه شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه به انتشار اوراق مشارکت توسعه مترو - یا بهتر، اوراق شهرداری که بر اساس قانون بازار اوراق بهادار جزو وظایف شورای بورس و اوراق بهادار است - بپردازد که از این طریق با جذب منابع مالی بیشتر، روند گسترش مترو، شدت بیشتری می‌یابد. علاوه بر این، در صورت استقبال از این طرح، شهرداری می‌تواند این اقدام را برای توسعه مونوریل تهران نیز انجام دهد که پیامدهای مثبت حاصل از آن بر هیچ‌کس پوشیده نیست. ■