



تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ گامی در جهت ساماندهی نظام حمل و نقل شهری کشور

دفتر حمل و نقل و دبیر خانه شورای عالی هماهنگی
ترافیک شهرهای کشور
تهیه و تنظیم: آرش سرایی

اهداف تبصره ۱۳

بودجه به عنوان برنامه سالانه کشور از جمله قوی ترین ابزارهای دولت به منظور تحقق اهداف و سیاست های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در سطح کشور است. در بحث بودجه، عموماً اعداد و ارقام و مبالغ درآمدی و هزینه های مطرح می شود، اما در قانون بودجه و با استفاده از تبصره های آن می توان اقدام به سیاست گذاری و تدوین راهبردها و راهکارهایی به منظور ساماندهی و بهبود امور مختلف کشور نیز کرد. در بودجه سال ۸۵ به عنوان نخستین بودجه پیشنهادی دولت نهم، جهت گیری های جدیدی صورت گرفت تا دولت بتواند برنامه های پیشنهادی خود را جامه عمل بپوشاند. از جمله این موارد می توان به ارائه تبصره ۱۳ در قانون بودجه سال ۸۵ اشاره کرد که به دلیل توجه بسیار مردم، رسانه ها و مسئولین می توان آن را معروف ترین تبصره بودجه امسال نامید. موضوع اصلی این تبصره توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی کشور و ارائه تسهیلات برای خارج کردن خودروهای فرسوده و مباحث مربوط به آنهاست که ارتباط مستقیمی با زندگی روزانه میلیون ها شهروند ایرانی و همچنین صاحبان وسایل نقلیه شخصی دارد.

از سالیان گذشته در بودجه کشور مباحثی در ارتباط با ساماندهی حمل و نقل عمومی و خصوصی مطرح شده بود، اما به دلایل مختلف از جمله عدم وجود یکپارچگی میان سیاست های ارائه شده، غالباً اهداف مورد نظر محقق نگردید. در بودجه امسال سعی شد تا با ارائه یک مجموعه هماهنگ و منسجم از سیاست ها و برنامه های متنوع نسبت به ساماندهی وضعیت حمل و نقل و ترافیک در کشور اقدام گردد. هدف اصلی از ارائه

آلودگی هوا و معضل ترافیک در شهرهای بزرگ کشور، ناکارآمدی نظام حمل و نقل عمومی درون شهری، مسائل زیست محیطی ناشی از ترافیک و مصرف بیش از اندازه سوخت و بسیاری دیگر از جمله مشکلات موجود در شهرهای کشور است که همه روزه در باره آن مطالبی شنیده یا خوانده ایم. در این میان راه حل های گوناگونی پیشنهاد و آزموده شده، اما هنوز تا دستیابی به یک نظام مطلوب حمل و نقل در کشور مسائل و موانع متعددی از قبیل وجود بیش از ۲/۵ میلیون خودرو فرسوده شخصی و عمومی با عمر بیش از ۱۰ سال، واردات روزانه حدود ۲۳ میلیون لیتر بنزین، سهم پایین (حدود ۴۵ درصدی، با احتساب تاکسی) حمل و نقل عمومی از سفرهای درون شهری و ... پیش رو قرار دارد. از طرف دیگر با توجه به این که حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری یک نظام و سیستم یکپارچه است، به منظور حل مشکلات موجود در این سیستم باید نگاهی نظام مند داشت و راه حل هایی که فقط بخشی از مشکلات را هدف قرار می دهند، از کارآمدی لازم برخوردار نخواهند بود. بدین منظور هیئت دولت و وزارت کشور با پیشنهاد تبصره ۱۳ در قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور سعی کرده اند تا مجموعه ای مرتبط و یکپارچه از راه حل ها را در این ارتباط ارائه دهند تا بتوان به حل مشکلات برشمرد شده در آینده امیدوار بود. در این گزارش سعی شده تا الزامات ارائه این تبصره در قانون بودجه بررسی و پس از بیان سرفصل ها و رئوس تبصره ۱۳، عملکرد ۶ ماهه نخست سال ۸۵ آن تبیین گردد.

این تبصره، دستیابی به توسعه پایدار شهری جهت حفظ محیط زیست و در راستای تحقق مواد مرتبط در برنامه چهارم توسعه کشور ذکر شده است. از جمله جزء (۳) بند (الف) ماده ۳ قانون برنامه چهارم که در آن دولت مکلف شده است از ابتدای برنامه چهارم، اقداماتی را از قبیل کمک به گسترش و بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی (درون شهری و برون شهری، راه آهن و جاده‌ای)، تولید خودروهای دوگانه سوز و همچنین توسعه عرضه گاز طبیعی فشرده با قیمت یارانه‌ای به حمل و نقل عمومی درون شهری را انجام دهد. همچنین در بند (الف) ماده ۲۲ قانون برنامه چهارم به عرضه حداقل ۳۰ درصد از کل خودروهای تولیدی و وارداتی به صورتی دوگانه سوز تأکید شده است. در جزء (۳) بند (الف) ماده ۳۰ نیز دولت موظف به بهبود وضعیت عبور و مرور شهری به همراه افزایش سهم حمل و نقل عمومی تا میزان ۷۵ درصد نسبت به کل سفرهای درون شهری شده است. بند (الف) و (ب) ماده ۶۲ نیز دولت را مکلف کرده است که اولاً در طول برنامه چهارم، میزان آلودگی هوای شهرهای تهران، اهواز، اراک، تبریز، مشهد، شیراز، کرج و اصفهان را در حد استاندارد مصوب شورای عالی حفاظت محیط زیست کاهش دهد و ثانیاً در طول اجرای برنامه تمهیداتی اتخاذ کند که کلیه خودروها و موتور سیکلت‌های فرسوده کشور از رده خارج شوند. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که این تبصره در راستای برنامه چهارم توسعه کشور و همسو و هم‌جهت با آن و به منظور برآوردن اهداف کمی و کیفی برنامه در بخش حمل و نقل و بهبود وضعیت ناوگان درون و برون شهری تهیه و تدوین گردیده است.

باید حمل و نقل همگانی تا جایی تقویت گردد که ظرفیت پذیرش حدود ۷۵ درصد از سفرهای روزانه را داشته باشد و این امر در قانون برنامه چهارم مورد توجه واقع شده و به تصویب رسیده است

الزامات ارائه تبصره ۱۳

طبق آخرین آمارها بیش از ۶۵ درصد کل جمعیت کشور در شهرها ساکن بوده و ۹۰ درصد از کل جابه‌جایی‌هایی که در سطح کشور انجام می‌شود، مربوط به سفرهای درون شهری است. بررسی وضعیت حمل و نقل و ترافیک در شهرهای کشور، به خصوص کلانشهرها نشان می‌دهد که تناسب و تعادلی بین تقاضا برای استفاده از تسهیلات حمل و نقلی و عرضه این تسهیلات وجود ندارد. حجم سفرهای انجام شده روزانه به اندازه‌ای است که شبکه معابر و وسایل نقلیه عمومی پاسخگو نمی‌باشد و این مسأله در برخی از ساعات روز شدت بیشتری می‌یابد. ناکارآمدی سامانه حمل و نقل عمومی و ناکافی بودن ناوگان آن موجب می‌شود که گروهی از مردم که فاقد وسایل نقلیه شخصی هستند بالاجبار از وسایل عمومی استفاده نموده، ضمن اتلاف وقت قابل توجه، سختی و دشواری فراوانی را در سفرهای روزمره متحمل شوند. گروه دیگر که از وسایل نقلیه شخصی برخوردارند، به علت مطلوبیت بیشتر این وسایل نسبت

به وسایل عمومی، اغلب از این وسایل به طور روزانه و دائم استفاده می‌کنند به طوری که حجم انبوه وسایل نقلیه شخصی اعم از سواری و موتور سیکلت فراتر از ظرفیت معابر شده، منجر به کندی و تأخیر شدید در تردد می‌شود و این امر باعث کاهش سرعت تردد مسافران و از جمله مسافران وسایل نقلیه عمومی گردیده است.

حضور تعداد قابل توجهی از مسافران اتوبوس، تاکسی و مترو که در انتظار سوار شدن به وسیله نقلیه مورد نظر می‌باشند و همچنین ازدحام و تراکم شدید مسافران در داخل این وسایل، کمبود عرضه را به وضوح نمایان می‌سازد. از سوی دیگر ترافیک سنگین و راه‌بندان‌های طولانی در معابر شهری و کاهش چشمگیر سرعت تردد و تأخیر، حاکی از کمبود ظرفیت (عرضه) این معابر در مقایسه با تقاضا برای استفاده از آنها می‌باشد. در این شرایط علاوه بر وضعیت ناپایمان حمل و نقل و ترافیک، مسائل دیگری همچون کاهش ایمنی عابران پیاده و خودروها، تعداد فراوان تصادفات، آلودگی هوا و مصرف بی‌رویه سوخت نیز به عنوان آثار ثانویه بروز کرده که اهمیت بسیار زیادی دارد.

علم و تجربه مهندسی و برنامه‌ریزی حمل و نقل و ترافیک تأکید دارد که برای خروج از این شرایط و رفع معضلات حمل و نقل و ترافیکی، بهبود عبور و مرور شهری، کاهش آلودگی هوا و مصرف بی‌رویه سوخت در کشور، باید حمل و نقل همگانی تا جایی تقویت گردد که ظرفیت پذیرش حدود ۷۵ درصد از سفرهای روزانه را داشته باشد و این امر در قانون برنامه چهارم مورد توجه واقع شده و به تصویب رسیده است. در این صورت می‌توان با اعمال برخی محدودیت‌های عبور و مرور برای وسایل نقلیه شخصی و همچنین افزایش هزینه استفاده از آنها از جمله هزینه سوخت، استفاده کنندگان از این وسایل را به سمت استفاده از وسایل عمومی سوق داد. بدین ترتیب ضمن سبک شدن ترافیک معابر و بهبود عبور و مرور شهری، سرعت متوسط تردد افزایش یافته، از اتلاف وقت در سفرهای روزانه جلوگیری شده، مصرف سوخت و آلودگی هوا نیز کاهش می‌یابد. همچنین به دلیل استفاده منطقی از ظرفیت معابر و کاهش استفاده از خودروهای شخصی، ایمنی عابران پیاده و خودروها افزایش یافته و امکان عرضه خدمات و تسهیلات بیشتری برای عبور و مرور افراد سالخورده، ناتوان و معلول فراهم می‌گردد.

اما تجربه جهانی و تجاربی که در کشور وجود دارد گویای این واقعیت است که اگر به افزایش عرضه تسهیلات حمل و نقل و ترافیکی اکتفا شده و از کنترل و مهار تقاضا برای استفاده از تسهیلات غفلت گردد، پس از مدتی تقاضا آن چنان افزایش می‌یابد که ظرفیت‌های جدید ایجاد شده را اشغال، و مجدداً کمبود ظرفیت به وجود می‌آید. افزایش عرضه بدون توجه به تقاضا منجر به تعادلی ناپایدار گشته که پس از مدتی بر هم می‌خورد. تعادل پایدار میان عرضه و تقاضا در صورتی به دست می‌آید که رشد لجام گسیخته تقاضا مهار شده و به طور همزمان، افزایش منطقی و مدبرانه عرضه دنبال گردد. به عبارت دیگر، عرضه و تقاضا به طور توأمان مدیریت شود. برای مدیریت تقاضای سفر طیف گسترده‌ای از اقدامات مانند کاهش

طرح‌های جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل‌ونقل شهری در آن لحاظ گردیده است.

در ابتدای تبصره آمده است: "... به دولت اجازه داده می‌شود برای توسعه حمل‌ونقل عمومی (حمل‌ونقل ریلی شهری، ناوگان اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری) و خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌ونقل در سال ۸۵ حداکثر تا چهارمیلیارد دلار را از طریق منابع مالی خارجی (فاینانس) در چارچوب بند ۵ تبصره (۲) و یک میلیارد و پنجاه و دو میلیون و ششصد هزار (۱/۰۵۲۶۰۰/۰۰۰) دلار با استفاده از حساب ذخیره ارزی ... تأمین و در جهت انجام اقدامات زیر اختصاص دهد."

در ادامه در طی ۸ بند این اقدامات بر شمرده شده و تکالیف و وظایف هر یک از دستگاه‌ها و همچنین اهداف کیفی و کمی هر کدام مشخص گردیده است که به صورت خلاصه عبارت‌اند از:

بند الف) این بند از ۳ بخش تشکیل یافته، بخش اول که در زمینه عرضه حمل‌ونقل است، تأمین ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس منطبق با استانداردهای ملی، تأمین پیش‌پرداخت فاینانس واگن‌های مسافربری و لوکوموتیو برای خطوط راه‌آهن شهری تهران و حومه و سایر شهرها و ایجاد و توسعه خطوط و پرداخت بارانه سود تسهیلات بانکی جهت خرید ۳۰ هزار دستگاه تاکسی دوگانه سوز، ۱۵ هزار دستگاه خودروی جمعی کوچک

(ون) و ۱۲۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس مطابق با استانداردهای ملی پیش‌بینی شده است. همچنین اتخاذ تدابیری جهت افزایش ایمنی و سرعت حمل‌ونقل عمومی، بهبود عبور و مرور شهری، تسهیل در عبور و مرور افراد سالخورده و ناتوان و ایجاد شبکه حمل‌ونقل معلولین و اصلاح رفتار و ایمنی عابر پیاده در شبکه حمل‌ونقل از جمله سیاست‌های مطرح شده در این بخش است.

در بخش دوم که به مدیریت مصرف سوخت اختصاص دارد، پرداخت حداکثر تا هفت درصد از سود تسهیلات بانکی به ازای هر دستگاه خودرو و حداکثر تا سقف پنجاه میلیون ریال، برای خروج دویست و پنجاه هزار دستگاه خودرو ناوگان عمومی و خصوصی فرسوده با خودروهای نو دوگانه‌سوز در نظر گرفته شده است. همچنین وزارت نفت مکلف شده است تا از طریق شرکت‌های دولتی تابعه و از محل منابع داخلی خود چهارصد جایگاه جدید، عرضه گاز فشرده طبیعی را احداث و تجهیز کند.

در بخش سوم از بند الف) مدیریت تقاضا و اصلاح ساختار مدنظر بوده که از جمله موضوعات مطروحه در این بخش می‌توان به کمک به نصب و بهره‌برداری سامانه موقعیت مکانی در حمل‌ونقل عمومی درون شهری با اولویت ناوگان اتوبوسرانی؛ الزام بانک‌ها، بیمه‌ها، گمرک و سایر دستگاه‌های اجرایی دولتی و غیردولتی برای تکمیل سامانه‌های الکترونیکی ارائه خدمات با هدف کاهش سفرهای درون شهری؛ اجازه واگذاری بخشی از ناوگان جدید اتوبوسرانی به بخش‌های تعاونی و خصوصی و ایجاد شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهری؛ انتقال مراکز ارائه خدمات از کلانشهرها به شهرهای کوچک‌تر متناسب با خدمات آنها و هماهنگ‌سازی کاربری زمین و طرح‌های جامع و تفصیلی شهری با سیاست‌های حمل‌ونقل شهری اشاره کرد.

سفرهای غیرضروری، استفاده از روش‌های غیرحضور، تغییر ساعت شروع و پایان فعالیت‌ها، استفاده از سامانه‌های الکترونیک ارائه خدمات و کاربرد سامانه‌ای هوشمند برای تسهیل عبور و مرور و مدیریت ناوگان حمل‌ونقل قابل اجراست. به علاوه برای افزایش بهره‌وری تسهیلات موجود لازم است تا ضمن ارتقاء کیفیت سخت‌افزاری سامانه‌های حمل‌ونقل، اقدامات نرم‌افزاری مانند بهبود مدیریت سامانه‌های حمل‌ونقل، تشویق خصوصی‌سازی سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی، اصلاح رفتار عابران پیاده و رانندگان صورت گیرد.

از سویی مصرف بی‌رویه سوخت و آلودگی هوا تنها وابسته به وضعیت نابسامان حمل‌ونقل نبوده و دلایل دیگری نیز برای آن وجود دارد. از جمله کیفیت پایین موتور خودروهای تولید شده در کشور، نوع سوخت مصرفی و کیفیت آن و فرسودگی بسیاری از خودروهای مورد استفاده در سطح کشور، که از طریق ارتقاء سطح کیفی موتورها، تغییر سوخت به خصوص استفاده از گاز طبیعی و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده می‌توان در حد قابل ملاحظه‌ای از مصرف سوخت و آلودگی هوا کاست.

به علاوه توجه جدی به حمل‌ونقل و ترافیک در هنگام تهیه طرح‌های شهرسازی و برقراری تناسب و هماهنگی میان این طرح‌ها با مسائل ترافیکی از ضروریات مهم رفع معضلات و تحقق بهبود مورد نظر در عبور و مرور می‌باشد.

موارد فوق، مبنای ارائه تبصره ۱۳ لایحه بودجه کل کشور قرار گرفته و در این تبصره سعی شده ضمن برنامه‌ریزی برای تقویت سامانه حمل‌ونقل همگانی، و کاهش تردد خودروهای فرسوده که بهره‌وری تسهیلات حمل و نقلی و ترافیکی را کاهش داده و مصرف سوخت و آلودگی هوا را به میزان چشمگیری بالا برده‌اند، نسبت به تغییر سوخت، ارتقاء کیفیت موتور خودروها، کاهش تقاضا و مهار روند فزاینده آن اقدامات مقتضی صورت گیرد.

بدین منظور اقدامات مورد نظر در این تبصره به نحوی در نظر گرفته شده است که بر مبنای مستندات قانونی موجود، وضعیت کنونی به وضعیت مطلوب در سال افق برنامه چهارم (۱۳۸۸) تبدیل گردد.

بیش از ۶۵ درصد کل جمعیت کشور در شهرها ساکن بوده و ۹۰ درصد از کل جابه‌جایی‌هایی که در سطح کشور انجام می‌شود، مربوط به سفرهای درون شهری است

مفاد و ساختار اجرایی تبصره ۱۳

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد و در آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ نیز ذکر گردید، این تبصره را می‌توان بخشی از بسته سیاستی دولت برای توسعه حمل‌ونقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌ونقل و صرفه‌جویی در مصرف بنزین و نفت گاز مصرفی خودروها دانست. این تبصره از گستردگی خاصی برخوردار است به طوری که از خارج کردن خودروهای فرسوده تا هماهنگ‌سازی کاربری زمین و

جدول شماره ۱) آخرین وضعیت آماری احداث جایگاه CNG توسط بخش دولتی در سال ۸۵ (نیمه نخست)

شرح	وضعیت جایگاه			جمع کل	راه اندازی شده طی سال ۸۵
	در حال مناقصه و عقد قرارداد	در حال ساخت	احداث شده		
احداث ۲۱۲ جایگاه در سال ۸۵ توسط سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور (تک منظوره)	۰	۱۵۶	۵۶	۲۱۲	۲۶
احداث ۱۸۸ جایگاه در سال ۸۵ توسط شرکت ملی پخش فراورده های نفتی ایران (دو منظوره)	۰	۷۴	۱۱۴	۱۸۸	۶
جمع	۰	۲۳۰	۱۷۰	۴۰۰	۳۲

در اردیبهشت ماه سال ۸۵ به دستگاه های اجرایی مربوطه ابلاغ شد. در ماده ۲۹ این آیین نامه به منظور تسریع و اجرای هر چه بهتر مفاد تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور و تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاه های اجرایی و رفع موانع احتمالی و نظارت بر حسن انجام فعالیت های دستگاه های ذی ربط به ویژه در مورد توسعه حمل و نقل ریلی شهری با استفاده از منابع فاینانس و یا منابع بودجه ای نمایندگان ویژه ای از سوی رئیس جمهور با اختیارات زیر تعیین شده اند:

الف - بررسی و تصمیم گیری در خصوص دستورالعمل های اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور

ب - تعیین سهم اعتباری هر یک از دستگاه های مجری

ج - زمینه سازی هر چه بهتر اجرای مفاد تبصره مذکور از جهات مختلف کیفی و کمی

د - دریافت گزارش از روند اجرای طرح از مراجع ذی ربط
ه - نظارت بر عملکرد دستگاه های اجرایی و حسن اجرای مفاد تبصره یاد شده

و - تعیین مجری طرح با رعایت مفاد تبصره یاد شده

ز - تصمیم گیری در خصوص تعیین و تخصیص اعتبارات موضوع تبصره مذکور حسب مورد

ح - تصمیم گیری در خصوص وظایف و اختیارات کلیه دستگاه های موضوع تبصره ۱۳

در این ماده همچنین اشاره شده که کلیه دستگاه های موضوع تبصره ۱۳ ملزم به اجرای تصمیمات نمایندگان ویژه می باشند و نمایندگان یاد شده نیز موظفند هر سه ماه یک بار گزارش عملکرد تبصره مذکور را به رئیس جمهور تقدیم نمایند. محل دبیرخانه نمایندگان یاد شده هم در نهاد ریاست جمهوری تعیین گردید.

بدین ترتیب ستاد تبصره ۱۳ در نهاد ریاست جمهوری پس از ابلاغ آیین نامه فوق تشکیل گردید و نمایندگان ویژه رئیس جمهور به ریاست وزیر محترم کشور از طریق این ستاد و در قالب چهار کمیته بهینه سازی مصرف سوخت، نوسازی خودروهای فرسوده، حمل و نقل عمومی و حمل و نقل ریلی پیگیر مصوبات ستاد و اجرایی کردن مفاد تبصره ۱۳ بوده اند. البته اخیراً نیز کمیته ای با نام کمیته سهمیه بندی به ساختار فوق افزوده شده است.

بند ب) در این بند شهرداری شهرهای مشمول این تبصره مکلف شده اند با همکاری شورای اسلامی شهرها، براساس آیین نامه ای که تا پایان اردیبهشت ماه ۸۵ به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، نسبت به اصلاح ساختار سامانه های حمل و نقل عمومی و ساماندهی حمل و نقل درون شهری خود اقدام نمایند.

همچنین شهرداری شهرهای موضوع بند (الف) ماده ۶۲ قانون برنامه چهارم توسعه کشور یعنی شهرهای تهران، اهواز، اراک، تبریز، مشهد، شیراز، کرج و اصفهان مکلف شده اند در سال ۸۵ از خودروهای سواری و وانت دوکابین (به استثناء گازسوزها) و موتور سیکلت های با عمر بیش از ۱۰ سال عوارض اضافی دریافت نمایند.

بند ج) در این بند سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور با همکاری وزارت کشور موظف شده است تا سهم اعتبار استان ها در موضوع کمک به حمل و نقل عمومی درون شهری را به نسبت جمعیت آنها اختصاص دهد.

بند د) در این بند ارائه تسهیلات به سازندگان خودرو و کارگاه های مجاز تبدیل پیش بینی گردیده تا حداکثر چهارصد هزار دستگاه خودرو، دوگانه سوز (گاز و بنزین) شوند.

این تبصره بر گازسوز نمودن ۴۰۰ هزار خودرو در سال ۸۵ به دو روش کارخانه ای و کارگاهی تأکید دارد

بند ه) در این بند به دولت اجازه داده شده است تا حداکثر ۶۰ درصد از منابع حاصل از صرفه جویی سوخت در هر استان را به همان استان اختصاص دهد.

بند و) سهمیه بندی و تعیین قیمت مناسب بنزین پس از توسعه حمل و نقل عمومی شهری و افزایش سهم خودروهای دوگانه سوز، موضوع اصلی این بند از تبصره است.

بند ز) در این بند عوارضی برای هر کامیون خارجی ورودی از مرزهای زمینی کشور پیش بینی شده است.

بند ح) در بند هشتم و پایانی این تبصره نیز بر عدم افزایش جرائم رانندگی در سال ۸۵ تأکید شده است.

آیین نامه اجرایی این تبصره پس از تصویب در هیئت وزیران

عملکرد ۶ ماهه نخست سال ۸۵

جایگاه CNG که باید توسط بخش دولتی در طول سال ۸۵ ساخته شود، ۱۷۰ جایگاه یعنی نزدیک به نیمی از آنها احداث شده و ۲۳۰ جایگاه نیز در حال ساخت است که بخش زیادی از آنها در مراحل پایانی ساخت قرار دارند. همچنین بخش خصوصی نیز تقاضای ساخت ۳۰۰ جایگاه را داشته است که ۱۶ جایگاه آن ساخته و راه اندازی شده است. از نظر توزیع این جایگاه در سطح شهرهای کشور نیز می توان گفت که در حال حاضر تعداد ۵۷ شهر دارای جایگاه CNG هستند که در پایان سال جاری تعداد شهرهای دارای جایگاه به ۳۰۰ شهر ارتقا می یابد. بررسی جدول شماره ۳ نیز نشان می دهد که تعداد جایگاه های احداث شده در ۶ ماهه نخست سال ۸۵ از مجموع کل جایگاه های احداث شده تا پایان سال ۸۴ بیشتر می باشد. برخی تکالیف دیگر نیز در جهت اجرای مفاد تبصره ۱۳ بر عهده این کمیته قرار گرفته است. به عنوان نمونه بحث اخذ

همان طور که مشاهده می شود تبصره ۱۳ دامنه وسیعی از تکالیف و تعهدات را برای حدود ۱۲ دستگاه مختلف اجرایی به ویژه وزارت کشور و وزارت نفت تعیین کرده است که برخی از آنها برای رسیدن به نتیجه، زمانی فراتر از یک سال را می طلبند. از طرف دیگر این بسته سیاستی دولت، به صورت یک سیستم منسجم و هماهنگ است که عدم توجه و نادیده گرفتن بخشی از آن، باعث می شود تا کل سیستم ناکارآمد گردد و از هدف اصلی خود منحرف شود. همچنین در برخی موارد مشکلاتی خارج از سیستم بروز پیدا می کند که باعث تأخیر در برخی موارد می شود. به عنوان نمونه با توجه به این که این تبصره بر گازسوز نمودن ۴۰۰ هزار خودرو در سال ۸۵ به دو روش کارخانه ای و کارگاهی تأکید دارد، در حال حاضر به دلیل این که میزان تقاضای مخزن گاز در کشور از حجم تولید مخزن در دنیا بیشتر

جدول شماره ۲: آخرین وضعیت آماری احداث جایگاه CNG توسط بخش خصوصی در سال ۸۵ (نیمه نخست)

راه اندازی شده طی سال ۸۵	جمع کل	وضعیت جایگاه			شرح
		احداث شده	در حال ساخت	در حال مناقصه و عقد قرارداد	
۱۶	۲۹۵	۱۶	۱۰۲	۱۷۷	احداث ۳۰۰ جایگاه خصوصی در سال ۸۵ (تک منظوره)

عوارض اضافه از خودروهای غیرگاز سوز سواری، وانت دوکابین و موتورسیکلت با عمر بیش از ۱۰ سال در شهرهای بزرگ توسط شهرداری ها جهت اجرا ابلاغ گردیده است. لایحه اخذ عوارض یا مالیات بر خودروهای پرمصرف (۶ لیتر به بالا در چرخه برون شهری) نیز براساس ماده ۶ آیین نامه اجرایی تبصره ۱۳ در دست تهیه می باشد. همچنین از دی ماه سال جاری براساس ماده ۱۱ آیین نامه اجرایی تبصره ۱۳ تولید انبوه موتور پایه گازسوز با همکاری خودروسازان آغاز و بر روی خودروها نصب می گردد.

می باشد، مشکل کمبود مخزن بوجود آمده که البته با گذشت زمان و تجهیز کارخانه های داخلی این مشکل در نیمه دوم سال ۸۵ کم رنگ تر خواهد شد. این امر را نیز باید مد نظر قرار داشت که با توجه به این که این تبصره برای نخستین بار در بودجه پیشنهاد شده است، در حدود ۳ ماه کار بررسی و تهیه مقدمات آن شامل تهیه و تصویب آیین نامه اجرایی، انتخاب هیئت منتخب ریاست محترم جمهور، تشکیل کمیته های کاری و تدوین دستورالعمل های لازم به طول کشیده است که بالتبع در بررسی ۶ ماهه نخست این تبصره باید به این نکته دقت داشت و کاملاً مشخص است که عملکرد ۶ ماهه دوم این تبصره با توجه به آماده بودن بسترهای مناسب، از رشد بیشتری برخوردار خواهد بود. با توجه به این موارد، در ادامه گزارش عملکرد ۶ ماهه نخست برخی از موارد تبصره ۱۳ در قالب کمیته های اجرایی آن مورد بررسی قرار می گیرد.

● کمیته بهینه سازی مصرف سوخت

از جمله تکالیف این کمیته پروژه احداث جایگاه های عرضه گاز طبیعی است. براساس بخش (۲-۵) بند الف تبصره ۱۳، "وزارت نفت از طریق شرکت های دولتی تابعه ذی ربط مکلف است از محل منابع داخلی خود چهارصد جایگاه جدید عرضه گاز فشرده طبیعی را احداث و تجهیز کند. در صورت وجود متقاضی از بخش غیردولتی برای احداث این جایگاه ها، به وزارت نفت از طریق شرکت های دولتی تابعه ذی ربط اجازه داده می شود بخشی از هزینه های احداث و تجهیز هر جایگاه را به صورت بلاعوض در چارچوب آیین نامه ای که به تصویب هیئت وزیران می رسد، پرداخت نماید". همان طور که در جداول ۱ و ۲ مشخص است، از ۴۰۰

از ۴۰۰ جایگاه CNG که باید توسط بخش دولتی در طول سال ۸۵ ساخته شود، ۱۷۰ جایگاه یعنی نزدیک به نیمی از آنها احداث شده و ۲۳۰ جایگاه نیز در حال ساخت است

● کمیته نوسازی خودروهای فرسوده

شاید بتوان گفت که فعالیت این کمیته بیش از همه در معرض دید عموم قرار داشته و قشر وسیعی از دارندگان خودروهای فرسوده را شامل می گردد. البته در سال های گذشته نیز بحث خروج خودروهای فرسوده از ناوگان حمل و نقل شهری مطرح شده و در ابعاد کوچک تر برخی کارها صورت گرفته بود اما به دلیل عدم هماهنگی های لازم میان نهادهای مالی، خودروسازان و دولت به اهداف مورد انتظار دست پیدا نکرد. اما امسال در چارچوب تبصره ۱۳، تمهیدات لازم برای این کار اندیشیده شده و هماهنگی های لازم میان دستگاه های مختلف

جدول شماره ۳: مقایسه تعداد جایگاه‌های احداث شده در ۶ ماهه نخست سال ۸۵ با سال‌های قبل

ردیف	نوع جایگاه	تعداد جایگاه احداث شده تا پایان سال ۸۴	تعداد جایگاه احداث شده در ۶ ماهه نخست سال ۸۵
۱	جایگاه تک منظوره بخش دولتی	۱۶۷	۵۶
۲	جایگاه تک منظوره بخش خصوصی	۱۱	۱۶
۳	جایگاه دو منظوره شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی	۰	۱۱۴
۴	جمع	۱۷۸	۱۸۶

۱۲۵۰۰ دستگاه مینی بوس توسط وزارت کشور، از جمله تکالیف این کمیته است.

مسئلاً اضافه شدن این تعداد وسایل نقلیه عمومی به ناوگان حمل و نقل شهری کشور تحول عظیمی در این بخش ایجاد خواهد نمود و شاهد افزایش سهم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری خواهیم بود.

براساس برنامه زمان بندی تحویل اتوبوس توسط کارخانه‌های سازنده، عمده این اتوبوس‌ها در نیمه دوم سال جاری و ابتدای سال آینده تحویل خواهند شد و تا پایان شهریور ماه نیز تعداد ۱۴۵۰ دستگاه اتوبوس تحویل گردیده است. لازم به ذکر است که تمام توان تولید اتوبوس سازی داخل شامل ۸ شرکت تولیدی در این راستا به کار گرفته شده است.

از دیگر فعالیت‌های کمیته در این زمینه می‌توان به تهیه آیین نامه واگذاری اتوبوس به شهرداری‌های کشور و بخش خصوصی، تخصیص ۵۱۰ میلیارد ریال به عنوان یارانه خدمات حمل و نقل عمومی درون شهری و افزایش سهم دولت در پرداخت قیمت خرید اتوبوس از ۶۵ درصد به ۸۲/۵ و کاهش سهم شهرداری‌ها اشاره کرد.

در زمینه توزیع تاکسی، ون و مینی بوس نیز اقدامات متعددی صورت گرفته که عمدتاً در چارچوب تهیه بسترهای لازم و فراهم آوردن مقدمات امر است که در جدول شماره (۵) بیان گردیده است.

● کمیته حمل و نقل ریلی

براساس بخش (۲-۱) بند الف تبصره ۱۳، تأمین پیش پرداخت فاینانس واگن‌های مسافری و لوکوموتیو مورد نیاز برای خطوط راه آهن شهری تهران و حومه و قطار شهری سایر شهرها، ایجاد و توسعه خطوط مصوب راه آهن شهری تهران و حومه با اولویت محدوده اضطرار آلودگی هوا و تسریع در تکمیل قطار شهری شهرهای بزرگ از جمله تکالیف این کمیته است. اقدامات انجام شده در زمینه توسعه حمل و نقل ریلی در کشور

در چارچوب تبصره ۱۳ را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

۱- تمرکز امور مربوط به قطارهای شهری به منظور تسریع در اجرای طرح‌های آنها، ایجاد وحدت رویه و کاهش هزینه‌های اجرا

۲- تخصیص ۸۸۰ میلیارد ریال اعتبارات ریلی به قطار شهرهای کشور به صورت علی الحساب

صورت گرفته است. به همین منظور و در جهت اثربخش بودن عملیات نوسازی خودروهای فرسوده و مدیریت بهتر، فرآیند نوسازی خودروهای فرسوده شامل ۸ فعالیت مختلف به شکل استاندارد طراحی شده است و تمامی عوامل (نیروی انسانی، بانک ملت، سایپا، ایران خودرو، گمرک) از فرم‌ها و رویه‌های یکپارچه‌ای استفاده می‌کنند. لذا در ۶ ماهه نخست سال جاری عمده فعالیت‌ها معطوف طراحی فرآیند مربوطه و انجام مقدمات بوده است. براساس بخش (۱-۲) بند الف تبصره ۱۳ و ماده ۵ آیین نامه اجرایی آن، پرداخت تسهیلات بانکی برای خروج

بحث هماهنگی سیاست‌های شهرسازی با حمل و نقل شهری و راهکارهایی که در زمینه مدیریت تقاضا ارائه شده از جمله گسترش زیرساخت‌های ارتباطی (موضوع ماده ۲۷ آیین نامه اجرایی) به عنوان سیاست‌های مکمل توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و نوسازی آن محسوب می‌شوند

۲۵۰ هزار خودروی عمومی و خصوصی فرسوده جهت جایگزینی با خودروهای نو دوگانه سوز می‌باید توسط وزارت کشور انجام پذیرد. بر این اساس مقرر شده تا ۵۰ هزار تاکسی شامل ۳۲۰۰۰ تاکسی فرسوده (پلاک قرمز و موقت) و ۱۸۰۰۰ مسافربر شخصی نوسازی شوند. زمان ثبت نام تاکسی‌ها از ۸۵/۵/۱۴ به صورت نامحدود بوده که در ۶ ماهه نخست امسال از ۳۲۰۰۰ تاکسی فرسوده، ۲۰ هزار تاکسی ثبت نام کرده‌اند که کار جایگزینی آنها آغاز شده است. همچنین ثبت نام جهت جایگزینی ۲۰۰ هزار خودروی شخصی نیز از ۵ تا ۲۲ مهرماه صورت گرفته است که کار واگذاری خودروهای آنها نیز براساس فرآیند مصوب تا پایان سال صورت می‌گیرد.

● کمیته حمل و نقل عمومی

براساس بند الف تبصره ۱۳ و مواد ۲ و ۴ آیین نامه اجرایی آن، تهیه و خریداری ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس منطبق با استانداردهای ملی و پرداخت حداکثر تا هشت درصد سود تسهیلات بانکی برای خرید ۳۰ هزار تاکسی سواری دوگانه سوز، ۱۵ هزار دستگاه خودروی جمعی کوچک (ون مسافری) و

۳- انجام مطالعات مفهومی قطار شهری کرج و اهواز
 ۴- اولویت بندی احداث ۴۰۰ کیلومتر قطار شهری در کشور
 ۵- برنامه ریزی و هماهنگی برای تولید ناوگان در داخل کشور همزمان با بحث های خرید
 ۶- تأمین اعتبارات فاینانس خارجی و اعتبارات داخلی مربوطه (مراحل نهایی)

البته لازم به ذکر است در لایحه پیشنهادی دولت اعتبارات بیشتری برای توسعه قطارهای شهری در کشور پیش بینی شده بود که برخی از آنها در جریان تصویب لایحه دولت، حذف شدند.

جمع بندی و نتیجه گیری

در تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور برای اولین بار مجموعه سیاست های اجرایی در موضوع حمل و نقل درون شهری به صورت منسجم و هماهنگ در قالب یک تبصره از

حمل و نقل شهری، حقیقتاً برای اولین بار در کشور در راستای رفع اساسی مشکلات حمل و نقل درون شهری گام برداشته است.

در این میان باید توجه داشت تا برخی موارد تبصره و آیین نامه اجرایی آن مغفول نماند و هماهنگی با سایر بخش ها پیش رود. به عنوان نمونه بحث هماهنگی سیاست های شهرسازی با حمل و نقل شهری و راهکارهایی که در زمینه مدیریت تقاضا ارائه شده از جمله گسترش زیرساخت های ارتباطی (موضوع ماده ۲۷ آیین نامه اجرایی) به عنوان سیاست های مکمل توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و نوسازی آن محسوب می شوند و نباید هر کدام به تنهایی دنبال گردند. همچنین برخی پیشنهادها از قبیل انتقال خدمات از کلانشهرها به شهرهای کوچک تر نیازمند هماهنگی بیشتر با سایر ارگان ها و وزارتخانه ها و لحاظ آنها در طرح های فرادستی از قبیل طرح

جدول شماره ۵: اقدامات و دستورالعمل های تهیه شده در بخش تاکسی، ون و مینی بوس (تبصره ۱۳)

تاکسی و ون	مینی بوس
تهیه مشخصات فنی ون	
مذاکره با خودروسازان داخلی جهت تهیه و تولید ون	
حمایت از بخش خصوصی برای واردات و بهره برداری از خودروی ون در سیستم تاکسیرانی به تعداد ۲۰ هزار دستگاه	
اقدام جهت انتقال فناوری ساخت ون از خارج به داخل کشور	
تهیه دستورالعمل واگذاری تاکسی و ون	
عقد قرارداد برای واردات ۲۳۰۰۰ دستگاه ون در سال جاری	
تصویب اعتبار کمک ۲۰ میلیون ریالی شرکت ملی نفت ایران به منظور جایگزینی تاکسی ها و مسافریهای شخصی فرسوده با خودروهای گاز طبیعی سوز در جلسه ۸۵/۷/۳ شورای اقتصاد	
تهیه جدول توزیع ۲۰ هزار دستگاه تاکسی در سراسر کشور	
تنظیم برنامه زمان بندی توزیع ۲۰ هزار دستگاه تاکسی توسط اتحادیه تاکسی رانی های شهری کشور	
تهیه آیین نامه واگذاری مینی بوس به بخش خصوصی	
تفاهم با خودروسازان داخلی جهت تهیه و تولید مینی بوس	
اقدام جهت انتقال فناوری ساخت مینی بوس از خارج به داخل کشور با توجه به کمبود تولید	

آمایش سرزمین و طرح های کالبدی ملی و منطقه ای است. این نکته را نیز باید در نظر داشت که برخی از پیشنهاد های مطرح شده در این تبصره تنها محدود به یک سال نبوده و ممکن است که نتایج آن در سال های آتی مشهود گردند و یا این که برای اجرا نیاز به زمان بیشتری داشته باشند.

در پایان می توان ارائه این تبصره و سپس اجرای آن در طول سال ۸۵ را به عنوان یک تجربه جدید مدیریتی و اجرایی دانست که نقد و بررسی و در ادامه اصلاح سازوکارهای آن می تواند افق های تازه ای را در عرصه حمل و نقل درون شهری کشور بگشاید و ما را به حل مشکل مزمن شهرهای بزرگ کشور یعنی ترافیک و آلودگی هوا امیدوار کند.

قانون بودجه گنجانده شده است. پیشنهاد های تبصره ۱۳ با محوریت توسعه حمل و نقل عمومی و کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی ارائه گردیده که توأم با هدف گذاری های دیگر از جمله از رده خارج ساختن خودروهای فرسوده، استفاده از روش های مدیریت تقاضا، تشویق صنعت تولید خودرو با استفاده از فناوری روز و پایین آوردن میزان مصرف سوخت و تغییر سوخت خودروها به گاز طبیعی، اتخاذ تدابیری جهت افزایش ایمنی و سرعت حمل و نقل عمومی، انتقال مراکز ارائه خدمات از کلانشهرها به شهرهای کوچک تر، هماهنگ سازی کاربری زمین با سیاست های ترافیکی، اصلاح نظام و مدیریت سامانه های حمل و نقل عمومی درون شهری و مدیریت یکپارچه

منابع:

- ۱- قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور
- ۲- قانون برنامه چهارم توسعه کشور
- ۳- گزارش عملکرد تبصره ۱۳، ریاست جمهوری، مهرماه ۱۳۸۵
- ۴- پیشنهاد تبصره ۱۳ لایحه بودجه سال ۱۳۸۵ کشور، وزارت کشور، معاونت هماهنگی امور عمرانی، دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور