

نگاهی به تجارب شهرهای بزرگ جهان؛ سیستم اخذ عوارض ترافیک در محدوده مرکزی شهرها



صاحب اتوموبیل پشت شیشه جلو خود قرار داده می‌خوانند و بعد از حساب وی عوارض برداشت می‌شود. میزان عوارض در سنگاپور به نوع ماشین (میزان مصرف و آلوده‌سازی آن)، مسافتی که در محدوده طی می‌کند و نیز ساعت ورود به این محدوده بستگی دارد. از سال ۱۹۹۸ که سیستم جدید اخذ عوارض مشغول به کار است شمار خودروهایی که به مناطق اصلی شهر وارد می‌شوند به میزان ۴۵ درصد کاهش یافته است.

در سطحی محدودتر از سنگاپور، شاید تجربه "سن دیاگو" در ایالت کالیفرنیا قابل اشاره باشد که سال ۱۹۹۶ یک باند از بزرگراه‌های درون شهری خود را مشمول عوارض ترافیک کرد. اتوموبیلی که از این باند استفاده می‌کند اگر تک‌سرنشین باشد بسته به میزان ترافیک و ساعت روز بین ۵۰ سنت تا ۴ دلار عوارض می‌پردازد. اگر به جز راننده یک نفر دیگر هم در اتوموبیل باشد عوارضی به آن تعلق نمی‌گیرد. این عوارض برای سن دیاگو سالانه رقمی معادل ۲ میلیون دلار درآمد نتیجه می‌دهد که صرف تجهیز و توسعه حمل و نقل عمومی می‌شود. به لحاظ تاثیر نیز، عوارض یادشده کمک چشمگیری به روان شدن ترافیک در بخش‌های بزرگی از سن دیاگو کرده است.

در اروپا "برگن" و "اسلو" و "تروندهایم" سه شهر نروژ بودند که به عنوان اولین شهرهای این قاره از سال ۱۹۸۷ به وضع عوارض

گروه بین‌الملل - برخی از شهرهای بزرگ دنیا در سال‌های اخیر با نصب وسایل پیشرفته در شعاع معینی از قلمرو خود، اتوموبیل‌هایی را که به محدوده مرکزی شهر وارد می‌شوند شناسایی و از آنها به طور خودکار (از طریق برداشت از حساب بانکی صاحب اتوموبیل و یا فرستادن قبض به در خانه وی) عوارض اخذ می‌کنند. میزان این عوارض ترافیک که در انگلستان به آن "Congestion Charge" گفته می‌شود در کشورهای مختلف به طرق مختلف محاسبه می‌شود که معمولاً تابعی است از زمان ورود به محدوده تحت عوارض، مسافتی که در این محدوده طی می‌شود و مدت اقامت در آن. این تجربه تقریباً در اکثر شهرهایی که به مورد اجرا گذاشته شده در کاهش میزان ترافیک و افت آلودگی هوا تأثیری گاه‌ورای انتظارات داشته است.

تجربه سنگاپور

سنگاپور جزو اولین شهرهایی بود که سال ۱۹۷۵ "عوارض ترافیک" را برای اتوموبیل‌های داخل‌شونده به محدوده معینی از مرکز شهر به کار گرفت و باز همین شهر - کشور بود که در سال ۱۹۹۸ محدوده عوارض ترافیک را گسترش داد و برای اولین بار یک سیستم الکترونیکی مجهز به دوربین‌های الکترونیک را به دور این محدوده نصب نمود. این دوربین‌ها کارت مخصوصی را که

ترافیک پرداختند که هم کمکی بوده است به تلطیف وضعیت هوا و بهبود ترافیک و هم درآمد خوبی برای ساخت جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی حاصل شده است.

لندن و تجربه‌ای در حال شدن

از سال ۲۰۰۳ لندن هم پس اسلو به عنوان دومین پایتخت اروپا به سیستم اخذ عوارض ترافیک روی آورد. هدف شهردار لندن از وضع عوارض ترافیک دو چیز بود: نخست، کاهش عبور و مرور اتوموبیل‌ها به مرکز لندن و حل مشکل ترافیک در این قسمت از شهر و دوم، تامین یک منبع مالی برای توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل شهری.

تقریباً تمام احزاب انگلستان نظر بدبینانه‌ای نسبت به این طرح داشتند و آن را محتوم به شکست می‌دانستند. اما طرح شهردار لندن از همان ابتدا موفقیت خود را در عمل نشان داد و به رغم همه پیش‌بینی‌های منفی، وی توانست در انتخابات سال ۲۰۰۴ دوباره رقبای خود که قول برچیدن عوارض ترافیک به مردم می‌دادند را شکست داده و خود را دوباره به عنوان شهردار لندن تثبیت کند. بر اساس آمارها از زمان وضع عوارض ترافیک، از بار ترافیک در مرکز لندن ۱۵ درصد کاسته شده، که این به معنای آن است که روزانه ۶۰ هزار اتوموبیل کمتر وارد محدوده مرکزی شهر می‌شود. در مقیاس خودروهای شخصی این کاهش به ۳۰ درصد می‌رسد. ۵۰ تا ۶۰ درصد صاحبان این اتوموبیل‌ها به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی روی آورده‌اند، ۲۰ تا ۳۰ درصد مسیر خود را تغییر داده و وارد مرکز شهر نمی‌شوند و بقیه هم یا با استفاده دسته جمعی و دوره‌ای از اتوموبیل‌های شخصی و یا با روی آوردن به دوچرخه و موتورسیکلت جابه‌جا می‌شوند.

به لحاظ کاهش آلاینده‌های هوا آخرین آمارها حکایت از یک کاهش ۱۲ درصدی در میزان دی‌اکسید کربن و ذرات دوده در هوای مرکز شهر لندن دارد. در مجموع از پخش و نشر گازهای آلاینده ۱۶ درصد کاسته شده است. البته بر اساس تحقیقات، سه چهارم این کاهش نتیجه وضع عوارض ترافیک و بقیه حاصل بهبود تکنولوژی تصفیه گاز موتور در اتوموبیل‌هاست.

لندن دایره‌ای را می‌ماند به شعاع ۸۰ کیلومتر. با توجه به این که محدوده مشمول عوارض ترافیک تنها ۱.۳ درصد مساحت این شهر (۲۲ کیلومتر مربع) را تشکیل می‌دهد. طبیعی است که کل هوای شهر کماکان آلوده و سنگین به نظر برسد. از این رو شهردار لندن برنامه‌ای برای توسعه محدوده عوارض ترافیک دارد تا بخش‌های بیشتری از این شهر از هجوم و رفت‌وآمد بیش از اندازه خودروها مصون شوند. در کنار این اقدام، ۷۰۰۰ اتوبوس مشغول فعالیت در لندن نیز به فیلترهای پیشرفته تصفیه دود موتور مجهز شده‌اند و مسافران تاکسی نیز هر باری که سوار این وسیله می‌شوند یک عوارض ۲۰ پنیسی می‌پردازند تا صرف تجهیز تاکسی‌ها به فیلترهای یادشده شود.

در مجموع روان شدن چشمگیر ترافیک، طبق برنامه و به موقع

رسیدن اتوبوس‌ها، کاهش آلودگی هوا و کاسته شدن از میزان تصادفات از پیامدهای مثبت وضع عوارض در مرکز شهر لندن است. البته کاهش شمار اتوموبیل‌هایی که به محدوده وارد می‌شدند طبیعی بود که به کاهش درآمد ناشی از تجمع عوارض‌ها بیانجامد و مبلغ مورد نظر برای طرح‌های شهردار جهت توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل عمومی لندن تامین نشود. همین عامل سبب شد که سال ۲۰۰۵ بر میزان عوارض افزوده شود (۱۱ یورو در حال حاضر با استثنائاتی برای ساکنان محدوده، تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها و...). کندی در اجرای قول و قرارهای شهردار لندن در بهبود و توسعه سیستم حمل و نقل عمومی و نیز کساد بازار برخی از صنوفی که در مرکز شهر فعالیت دارند از جمله ایرادهای منتقدین به وضع عوارض ترافیک برای مرکز لندن است. با این همه موافقان و همراهان این طرح کماکان در اکثریت هستند.

استکهلم: مخالفت‌های اولیه، موافقت‌های بعدی

از ژانویه سال ۲۰۰۶ استکهلم نیز به عنوان سومین پایتخت اروپایی محدوده مرکزی خود را مشمول عوارض ترافیک کرده است. این محدوده از محدوده عوارض ترافیک در لندن گسترده‌تر است و مساحت آن به ۳۵ کیلومتر مربع می‌رسد. گرچه در ابتدای به جریان افتادن این طرح دو سوم اهالی استکهلم با آن مخالف بودند ولی نتایج مثبت ناشی از اجرای آن سبب شد که در فروردین سپتامبر سال پیش ۵۳ درصد مردم به ادامه آن رای مثبت دهند. از زمان اجرای عوارض ترافیک در محدوده مرکزی استکهلم ۲۳ درصد از بار ترافیک در منطقه کاسته شده است که این میزان از برآوردهای اولیه که حول ۱۰ تا ۱۵ درصد دور می‌زد بسی فراتر است. ذرات دوده معلق در هوا ۱۷ درصد و دی‌اکسید کربن هم ۱۴ درصد تنزل پیدا کرده است.

دیگر در استکهلم کمتر پیش می‌آید که ترافیک قفل شود و حتی کسانی که از استفاده از اتوموبیل‌گریزی ندارند هم، راحت و روان شدن ترافیک را در قبال پولی که به عنوان عوارض می‌پردازند ناچیز و قابل چشم‌پوشی می‌دانند. صاحبان تجارت و کار و کسب نیز بر عکس تصور اولیه‌اشان اینک از سریع شدن حمل بار و آمدودش راحت‌تر مشتریان به درون شهر خشنود و راضی‌اند.

یک جنبه مثبت طرح این است که سیستم ثبت و ضبط تردد اتوموبیل‌ها به درون و بیرون شهر از همان ابتدا کارکردی روان و بدون نقص داشته است. افزودن ۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان حمل و نقل شهری نیز از دیگر تدابیر خوب مسئولان اجرای طرح بود. و حالا همه اتوبوس‌های کهنه و نو به یمن کاهش صد هزارموردی رفت‌وآمد روزانه اتوموبیل‌ها به درون استکهلم می‌توانند با رعایت تقریباً دقیق جدول زمانی و بدون تاخیر سر ایستگاه مقرر حاضر باشند.

تجربه مثبت سوئد شماری از مسئولان شهرهای بزرگ اروپا را به خود مشغول کرده و بعید نیست که در سال‌های آتی برخی از این شهرها نیز سیستم عوارض ترافیک را به کار گیرند.