نگاهی به فاجعه متروپل آبادان و نقش مدیریت شهری

چراغ قرمز به فرغون، چراغ سبز به تراکم

علی اعطا
عضو هیئت‌رئیسه و سخنگوی شورای پنجم تهران

از این سیموم که بر طرف بوستان بگذشت
عجب که بوی گلی هست و رنگ نسترنی (حافظ)

مدتی پس از صدور رای قلع بلا و تونل غیرمجاز بالادیوم از سوی کمیسیون ماده ۱۰۰ که به نمایندگی از شورای شهر تهران، به همراه قاضی دادگستری و نماینده وزارت کشور در آن عضویت داشتم، در جلسه‌ای پکی از سرمایه‌گذاران شدیدا از روبه ما انتقاد می‌کرد. می‌گفت شما اشتباه بزرگی می‌کنید. هم به من سرمایه‌گذار لطمه می‌زنید هم به شهرداری. دلیلش را سؤال کردم. گفت اگر این پل و تونل تخریب نشود، چه ضرری متوجه شهر می‌شود؟ هم مردم استفاده می‌کنند. هم سرمایه‌گذار منتفع می‌شود و هم شهرداری پولش را می‌گیرد. بعد اضافه کرد امثال شما هروقت بر سر کار می‌آیند، همین خطا را مرتکب می‌شوند. هم به خودشان ضرر می‌زنند و هم به سرمایه‌گذار.

گفتم: درست می‌فرمایید. شما به‌عنوان سرمایه‌گذار و نماینده یک مجموعه سرمایه‌گذاری، طبیعی است که به دنبال کسب سود بیشتر از هر طریق ممکن باشید. من هم به‌عنوان نماینده منافع عمومی موظفم شما را در چارچوب قانون و حقوق قانونی‌تان محدود کنم تا به حقوق عمومی شهروندان تجاوزی صورت نگیرد. ما هرکدام کار خودمان را می‌کنیم.

وقتی ساختمان متروپل آبادان، مصداقی از توافق، ناکارآمدی و تسلیم نمایندگان منافع عمومی، دربرابر سودآوری بود. ساختمانی ساخته می‌شود، در میانه ساخت سرمایه‌گذار تصمیم می‌گیرد سه طبقه روی آن بنج، شش طبقه موجود اضافه کند. بدون اینکه برای این موضوع مجوز دریافت کند و نقشه سازه را اصلاح و مقاوم‌سازی کند. مدیریت شهری که قانونا باید از احداث هر بنای غیرمجاز جلوگیری کند، لابد بر اساس تفاهم و توافقی شفاهی یا پشت‌پرده، برای احداث طبقات غیرمجاز چراغ سبز نشان می‌دهد. چرا؟ نمی‌دانیم اما حدس‌هایی می‌زنیم.

مستندات منتشرشده نشان می‌دهد حداقل از سال ۹۹، شهرداری در جریان تهدیدهای جدی ناشی از وضعیت ساختمان بوده است. مشخص نیست چرا شهرداری آبادان چه در دوره پیش و چه در دوره فعلی از بهره‌برداری ساختمان جلوگیری نکرده است؟ در برابر این لطف بزرگ که با تهدیدات جانی توام بوده است، جرا مدیریت شهری اقدام قانونی برای تخلیه و پلمب ساختمان انجام نداده است؟ وقتی هرکدام از ما به‌عنوان یک شهروند، در مقابل خانه خود دو فرغون آجر جابه‌جا می‌کنیم، ماموران شهرداری در به چشم به‌هم‌زدنی بر سر صحنه می‌آیند و از جابه‌جایی فرغون سوم جلوگیری می‌کنند. اما کاهی سه طبقه اضافه به چشم نمی‌آید. گویی فرغون‌ها دیده می‌شود اما طبقات مازاد دیده نمی‌شود. چرا؟ نمی‌دانیم اما حدس‌هایی می‌زنیم.

شهرداری آبادان باید توضیح دهد آیا بودنه این تخلف را به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارسال کرده است؟ اگر ارسال شده است، چه رایی از سوی کمیسیون ماده ۱۰۰ صادر شده؟ اگر ارسال نکرده، برای ارسال‌نکردن این تخلف بزرگ به کمیسیون ماده ۱۰۰ چه توجیهی وجود دارد؟

بـه این فهرست از پرسش‌ها می‌توان همچنان افزود. اینهـا مجموعه پرسش‌هایی است که هرکدام می‌تواند چراغی به‌سوی فهم سیر واقعی ماجرا باشد.

روشـن اسـت که هر شـهروند حق دارد طبق ضوابط و مقررات شـهری، ساختمان‌سـازی کند. شـهرداری موظف اسـت طبق همان ضوابط و مقررات شـهری به او پروانـه بدهد. همان‌طورکه شـهرداری باید از احـداث هر بنای غیرمجاز جلوگیری کند، این وظیفه را هم دارد که از هرگونه تغییر در ساختمان (مانند اضافه‌کردن سـه طبقه) بدون طی فراینـد قانونی و دریافت مجوزهای لازم جلوگیری کند. این نقطه همان نقطه تعادل اسـت که وقتی این تعادل به هم خورد، تعدا سـازمای بر سر مردم آوار می‌شود. ساختمانی در کام حریق می‌رود یا در خوشـبینانه‌ترین حالت رانت تراکم مازاد، کیفیت زندگی سـاکنان آن حوالی را از آنچه هسـت، بدتر می‌کند. شهرداری باید درسـت در همان نقطه تعادل قرار بگیرد در غیر این صورت، عبارت «بنگاه اقتصادی» برای آن برازنده‌تر اسـت.

نگاهی به اکوسیستم حمل و نقل عمومی

محمد منتظری*

در طول تاریخ، سـاختار شـهرها به منظور یاسـخ‌گویی بـه تغییرات اجتماعـی، اقتصادی و محیط‌زیستی تغییر یافته است. امروزه با مهاجرت تعداد بیشتری از مردم به مناطق شهری، شهرها استفاده‌کننده ۷۵ درصد انرژی و تولیدکننده ۷۰ درصد گاز دی‌اکسیدکربن هستند. باید در نظر داشت روشـنی که با آن شهرهای خودمان را طراحی کرده و می‌سازیم کیفیت زندگی ما را تعیین می‌کند. این موضوع نه تنها بر کیفیت نحوه زندگی و جابه‌جایی ما اثر می‌گذارد، بلکه بر هوایی که تنفس می‌کنیم، آبی که می‌نوشیم و دسترسی ما به غذا، تحصیلات، سرویس‌های سلامتی و اشتغال ما نیز مؤثر است. سالانه هشت میلیون مرگ زودرس به دلیل آلودگی هوا در دنیا اتفاق می‌افتد. این عدد برابریک‌سوم مرگ‌های غیرواگیردار (حملات قلبی، سرطان ریه، فشار خون و مرض‌های مزمن ریوی) است. با توجه به این مطلب که بیش از ۹۰ درصد جمعیت جهان در محل‌هایی زندگی می‌کنند که در آنها آلودگی هوا بیش از سطح مجاز است، باید بر نقش سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی به عنوان عنصر اصلی جابه‌جایی برای دستیابی به اهداف اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی جامعه تأکید کرد. باید در نظر داشت که هر کیلومتر سفر با وسایل حمل‌ونقل عمومی موجب صرفه‌جویی در انتشـار ۹۵ گرم گازهای گلخانه‌ای و ۱۹ گرم گاز NOx به ازای هر نفر در مقایسه با سفر با وسیله نقلیه شـخصی می‌شـود. تصادفات جاده‌ای دهمین عامل مرگ‌ومیر در جهان و موجب مرگ ۱/۲ میلیون نفر در سـال اسـت. امروزه با مهاجرت تعداد بیشتری از مردم به مناطق شهری، شهرها حدود ۵۰ میلیون نفر هم در تصادفات جاده‌ای هر سـال مجروح می‌شـوند که معادل سه درصد تولید ناخالص داخلی برای کشورها هزینه دارد. بخش حمل‌ونقل عمومی می‌تواند تضمین‌کننده انتظارات جامعه برای داشتن شهری سالم، ایمن، پویا و سبز باشد. سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی ایمن‌ترین روش جابه‌جایی افراد هسـتند که در آنها ریسک تصادفات بین شش تا ۱۰ مرتبه کمتر از خودروی شخصی است. با دوبرابرکردن نقش سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی و سایر سیستم‌های فعال، اهمیت مشاغل سبز و رشد پایدار مورد تأکید قرار خواهد گرفت. از طبیعت و مردم محافظت خواهد شـد و به سمت رسیدن به اهداف طراحی‌شده برای سـال ۲۰۳۰ و دسـتیابی به توافق‌نامه پاریس قدم برخواهیم داشت. در حال حاضر سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی در سراسر جهان بیش از ۱۳ میلیون شغل مستقیم ایجاد کرده‌اند و به ارای هر شغل مستقیم، ۲/۵ شغل غیرمستقیم در این سیسـتم‌ها (در زنجیره تأمین و اقتصاد محلی) وجود دارد. این در حالی اسـت که اگر سرمایه‌گذاری در سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی را دو برابر کرده و مردم به اسـتفاده از این سیسـتم‌ها تشویق شوند، امکان ایجاد پنج میلیون شغل جدید نیز (با توجه به تأثیرگسترده این سرمایه‌گذاری در سایر قسمت‌های اقتصاد) وجود خواهد داشت. از طرف دیگر سرمایه‌گذاری در سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی در راسـتای سـایر مناطق جامعه اسـت و مزایای اقتصادی این سیسـتم‌ها پنج مرتبه بیشتر از میزان پولی اسـت که در آنها سرمایه‌گذاری می‌شـود. مطالعات نشان می‌دهد که ارزش املاک در مجاورت سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی که تحت تأثیر این سیسـتم‌ها قرار می‌گیرند به طرز چشمگیری افزایش می‌یابد. این موضوع به دلیل ایجاد فروشـگاه‌ها و مراکز خریـد، پتانسیل‌های فضاهای باز در آن مناطق اسـت. لازم به ذکر اسـت که سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی شرایط و امکانات مسـاوی به همه شـهروندان ارائه می‌دهند زیرا بهترین و ارزان‌ترین روش دسترسی به مشاغل، مراکز تحصیل و محل‌های عمومی هسـتند. در همین رابطه و در سطح بین‌الملل، دوسـوم سـفرهای مرتبط با کار و تحصیلات توسط روش‌های پایدار جابه‌جایی (حمل‌ونقل عمومی) انجام می‌شود. از طرف دیگر بخش حمل‌ونقل عمومی می‌تواند موتور محرک فعالیت‌های شهری دنیا به روش ایمن و مؤثر برای همه و در همه مکان‌ها باشـد. بررسـی نحوه عملکرد اکوسـیستم شهری نشان می‌دهد که قوانین و مقررات می‌توانند اثر مهمی بر موفقیت یا شکست استراتژی حمل‌ونقل شهری داشته باشند. یک محیط قوی و قابل انعطاف، شهرها را مجهز می‌کند که به حداکثر پتانسیل و ظرفیت خود دسـت یابند. با توجه به افزایش پیچیدگـی و رقابت‌پذیری محیط‌های جهانی، این محیط‌ها نیازمند سیاسـت‌گذاری‌های نوکرایانه از طرف تصمیم‌گیران هسـتند. سیاسـت‌گذاران در حال حاضر اهمیت سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی را به عنوان یکی از شـریان‌های اصلی شهر درنظرگرفته‌اند. این سیسـتم‌ها به جای آنکه به عنوان یک عامل سرمایه‌بر در نظر گرفته شوند، باید به عنوان یک سرمایه‌گذاری سودآور و محرک مهم اقتصاد در نظر گرفته شوند. اطمینان از درآمد پایدار و برنامه‌ریزی جهت تأمین منابع سرمایه‌ای و بهره‌برداری، از عوامل مهم حمایت از استراتژی شهر و دست‌یافتن به نتایج برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای حمل‌ونقل هستند. حمل‌ونقل عمومی باید ستون فقرات جابه‌جایی‌های درون‌شهری باشد. این موضوع باید در کنار تمام استراتژی‌های حذف یا هدایت جابه‌جایی‌های انفرادی در شهرها به سمت روش‌های پایدار به عنوان جزئی از سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی ترکیبی (اداری، کیفی، هزینه و...) به جهت ارائه سفرهای مبدأ- مقصد و حذف استفاده از وسایل نقلیه شخصی قرار گیرد.

*مدیر دفتر هماهنگی اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل عمومی (UITP) در ایران

دیدگاه

حمل‌ونقل عمومی و ضرورت تحول در سه بخش بودجه قطار شهری

مجید فراهانی
رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورای شهر پنجم

چهارشـنبه هشتم دی ۱۴۰۰ تصادف یک قطارشـهری تندرو با قطار عادی در مسیر کرج -گلشهر خبرساز شد. این قطار که به سمت ایستگاه صادقیه متوجه حرکت بوده، با قطار عادی در ایستگاه چیتگر برخورد کرد. حادثه‌ای که شـانس یار بود و تنها ۲۲ مصدوم بر جای گذاشـت! اما توجه کنیم که حادثه اخیر اگر با چند ثانیه اختلاف زمانی رخ می‌داد و قطار کندرو از پشـت با قطار تندرو اصابت می‌کرد، می‌توانسـت ابعاد یک فاجعه بزرگ با تلفات انسـانی برتعداد را پیدا کند و ابعاد این سـانحه می‌توانسـت به‌راحتی با برخورد قطار سـوم و انفجار احتمالی در رده فجیع‌ترین سوانح متروی دنیا رتبه‌بندی شود.

از همان سـاعات اولیه علت این سانحه ترکیبی از خطای انسـانی و فرسودگی ناوگان اعلام شـد. متروی تهران رسـما بیانیه داد و اعلام کرد: «طبق بررسـی‌های به‌عمل‌آمده راهبر قطار جانبی بدون داشتن سـیگنال و مجوز عبور از ایستگاه ۷۰۰۰ متر مانده به محل حادثه سیستم اتوماتیک قطار را بدون رعایت پروتکل و بدون هماهنگی با مرکز فرمان غیرفعال کرده و با وجود فعال‌بودن سـامانه لوپ قطار اکسیرس و درست عمل‌کردن سوزن خط اصلی، متأسفانه منجر به برخورد قطار جانبی به قطار تندرو شده است».

معاون وقت حمل‌ونقل و ترافیک شـهرداری تهران، نیز در جلسـه شورای شـهر تهران در کنار عامل انسانی تصریح کرد: «اشکالات فنی زیادی در سیستم سیگنالیک ایجاد شده که باید اصلاح شود. مشکل اصلی ما فرسودگی تجهیزات متروا اسـت که باعث ایجاد اشکالات فنی زیادی شده است». در همین حال در سیگنالیک قطار تندرو اصابت کرده است. در تمام این سال‌ها حمل‌ونقل عمومی تهران اولویت اصلی تصمیم‌گیران شهری بوده است اما از مشکلات این حوزه کاسته نشده است. محسن هاشمی، رئیس شورای پنجم شهر تهران و نامی که قرار است مشکلات تهران در دولت است. گفت‌وگوی «شرق» درخصوص راهکارهای عبور حمل‌ونقل عمومی تهران از بحرانی که گرفتارش شده و دلایل ناموفق‌بودن مدیران شهری در این سال‌ها را می‌خوانید.

◆ حمل‌ونقل عمومی شهر تهران وضعیتی بحرانی دارد. به نظر شما ریشه این مشکلات قدیمی که در همه ادوار نیز تکرار می‌شود چیست؟

آلودگی هوا ترافیک و رفت‌وآمد وسایل نقلیه یکی از مهم‌ترین مسائل پایتخت است و همیشـه از سوی شـهروندان و مسـئولان شـهری ترافیک و آلودگی هوا از چالش‌ها و اولویت‌های اول و در مرحله بعد آسـیب‌های اجتماعی مطرح بوده است. این در حالی اسـت که حمل‌ونقل عمومـی در ایران مخصوصا حمل‌ونقل عمومـی اتوبوریـل‌پایه و برقی به دلیل ارزانی قیمت بسـیار همیشـه دچار عقب‌ماندگی و خسـران شـده و سال‌هاست که برخلاف کشورهای توسعه‌یافته در ایران به حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان راه‌لاج داده نمی‌شود. درصورتی‌که به حمل‌ونقل عمومی از طریق قیمت موجود بتوان راه‌داد می‌شـود. این باعث شد بعد از سـفر تهران به نمایندگی از حمل‌ونقل عمومی یک در اولویت دیار مشکل و عدم کیفیت باشد. کشورهای توسعه‌یافته به سوخت مایات سـنگین می‌بندند تا سوخت کارن شود و مردم کرایتر از حمل‌ونقل عمومی اسـتفاده کنند و سـپس این مالیات را در حمل‌ونقل عمومی هزینه می‌کنند تا قشـر کم‌درآمد و اسـیب‌پذیر با کیفیت بالا و راحتتر و ارزان‌تر و بیـرسـت‌تر بتواننـد از حمل‌ونقل عمومی بهره‌مند شوند و برای بهره‌برداری بیشتر. حمل‌ونقل عمومی ما متأسفانه کیفی نیست و جذابیت لازم را ندارد. هر وقت بحث بارانه حمل‌ونقل عمومی مطرح بود، این بارانه‌ها به اندازه کافی و به‌موقع پرداخت نشـده است. در نتیجه زیربنای محکمی از نظر حمل‌ونقل عمومی اتوبوس در کلان‌شهرها وجود ندارد.

◆ پس می‌توان نتیجه گرفت سهم دولت‌ها در شرایط به‌وجودآمده بیش از سایرنهادهای تصمیم‌گیر و مجری است.

همه دولت‌ها در حمل‌ونقل عمومی ضعف‌هایی داشتند و البته تلاش‌هایی نیز کردند که قلل تقدیر اسـت. دو سـه سال پس از انقلاب سـاخت راه‌آهن شـهری بعد‌ازجنگ به‌عنوان سـامانه تهران تکمیل و بهره‌برداری قرار گیرد. بالغ بر ۱۲۰ میلیون جابه‌جایی مسافر در سـال شـهروندان تهرانی از مزایای درون‌شهری کاهش ترافیک و آلودگی هوای تهران صورت می‌پذیرد و البته بسـترها و عـزم و اراده‌ای بزرگ را طلب می‌کند. حدود ۱۸۰ کیلومتر تونل متروبه حفاری شـود کـه به قیمت‌های امروز هرکیلومتر تونل و یک ایسـتگاه حدود تقریبا ۲۰۰ میلیارد تومان یابـد هزینه کرد و درمجموع بالـغ بر ۲۱۶هزار میلیارد تومان قطع شود برای سـاخت ساختمانی متروبه لازم تهیه شـود. برای مقایسـه باداور می‌شود که یوجه سال ۱۴۰۰ شهرداری تهران حدود ۴ هزار میلیارد تومان تعیین شـده است که به‌عبارتی به نرخ امروز بودجه موردنیاز برای تکمیل متروتهران معادل مدت طول بودجه شهرداری تهران در سال ۱۴۰۰ اسـت. و این اعداد کاملا کوواسـت که متروتهران یک متروپرایز اسـت. ابررویزوها نیازمند سازوکارهای خاصـی هسـت که بدون آنها به سرانجام نخواهند رسید.

یکم: سـازمان و شـبکات متناسـب برای تأمین مالی، اجرا و بهره‌برداری: قانون تأسـیس شـرکت متروتهران که در سال ۱۳۵۴ تصویب شـد، مطابق با شـرح وظایف شـرکت‌های هلدینگ (مادرتخصصی) اسـت. اما متأسـفانه اکنون در حد یک شرکت فرابرای تأمین سـیاسـت‌های اجرایی آن از استفاده شده و به همین دلیل بسـیار ناکارآمـد و حداقلی از اختیارات قانونی برخوردار نیسـت. حداکثر اختیارات موجود وظایف اولا تونل چاه‌زنی در سطح ملی برای کسب حداکثر اعتبارات دولت داده باشند و از آن مهمتر تونل و سول مطالبات مترو از متولیان دولتی را دارا باشند. و بلافاصله زمانی که حکومت با متروتهران کار کرد، تالع بر ۱۲۰ میلیون تهران تکمیل و بهره‌برداری قرار گیرد. تالع بر ۱۲۰ میلیون جابه‌جایی مسافر در سال شهروندان تهرانی در سطرهای درون‌شهری کاهش ترافیک و آلودگی هوای تهران صورت می‌پذیرد و البته بسـترها و عـزم و اراده‌ای بزرگ را طلب می‌کند. حدود ۱۸۰ کیلومتر تونل متروبه حفاری شـود کـه به قیمت‌های امروز هرکیلومتر تونل و یک ایسـتگاه حدود تقریبا ۲۰۰ میلیارد تومان یابـد هزینه کرد و درمجموع بالـغ بر ۲۱۶هزار میلیارد تومان قطع شود برای سـاخت ساختمانی متروبه لازم تهیه شـود. برای مقایسـه باداور می‌شود که یوجه سال ۱۴۰۰ شهرداری تهران حدود ۴ هزار میلیارد تومان تعیین شـده است که به‌عبارتی به نرخ امروز بودجه موردنیاز برای تکمیل متروتهران معادل مدت طول بودجه شهرداری تهران در سال ۱۴۰۰ اسـت. و این اعداد کاملا کوواسـت که متروتهران یک متروپرایز اسـت. ابررویزوها نیازمند سازوکارهای خاصـی هسـت که بدون آنها به سرانجام نخواهند رسید.

سـوم: تأمین منابع مالی ابررویزوها بودجه‌های حکومت‌های ملی (دولت) و حکومت‌های محلی (شـهرداری‌ها) و تولن کافی برای تأمین منابع مالی متروبه یک سـاختار نیاز دارند. به همین دلیل مدیران شایسـته و توانمند در هلدینگ متروبه ید در حکومت‌اداری‌های سـه لولا تولن چاه‌زنی در سطح ملی برای کسب حداکثر اعتبارات دولت داده باشند و از آن مهمتر تولن حداکثر وصول مطالبات متروز از متولیان دولتی را دارا باشند. و بلافاصله زمانی که حکومت با متروتهران کار کرد، تالع بر ۱۲۰ میلیون جابه‌جایی مسافر در سال شهروندان تهرانی در سطرهای درون‌شهری کاهش ترافیک و آلودگی هوای تهران صورت می‌پذیرد و البته بسـترها و عـزم و اراده‌ای بزرگ را طلب می‌کند. حدود ۱۸۰ کیلومتر تونل متروبه حفاری شـود کـه به قیمت‌های امروز هرکیلومتر تونل و یک ایسـتگاه حدود تقریبا ۲۰۰ میلیارد تومان یابـد هزینه کرد و درمجموع بالـغ بر ۲۱۶هزار میلیارد تومان قطع شود برای سـاخت ساختمانی متروبه لازم تهیه شـود. برای مقایسـه باداور می‌شود که یوجه سال ۱۴۰۰ شهرداری تهران حدود ۴ هزار میلیارد تومان تعیین شـده است که به‌عبارتی به نرخ امروز بودجه موردنیاز برای تکمیل متروتهران معادل مدت طول بودجه شهرداری تهران در سال ۱۴۰۰ اسـت. و این اعداد کاملا کوواسـت که متروتهران یک متروپرایز اسـت. ابررویزوها نیازمند سازوکارهای خاصـی هسـت که بدون آنها به سرانجام نخواهند رسید.

موانع توسعه حمل‌ونقل عمومی در گفت‌وگوی «شرق» با محسن هاشمی

کلید حل مشکلات حمل‌ونقل عمومی در دست دولت است

نورا حسـینی: وضعیت حمل‌ونقل عمومی تهران مدت‌هاسـت از مرز بحران گذشته اسـت. اتوبوس‌های فرسوده تهران شمارشان به دوهزار و ۲۰۰ دستگاه رسیده و در زمان‌های اوج ترافیک و مسافر، جوابگوی شهروندان تهرانی نیست. متروی تهران نیز سال‌هاسـت در انتظار حمایت‌های دولتی اسـت. پاسخ به نیازهای متروی تهران با بودجه شـهرداری امکان‌پذیر نیسـت. خرابی‌های بی‌درپی قطارهای مترو زنگ هشدار را برای مسئولان شهری به صدا درآورده است. در تمام این سال‌ها حمل‌ونقل عمومی تهران اولویت اصلی تصمیم‌گیران شهری بوده است اما از مشکلات این حوزه کاسته نشده است. محسن هاشمی، رئیس شورای پنجم شهر تهران و نامی که کلید حل مشکلات تهران در دولت است. گفت‌وگوی «شرق» درخصوص راهکارهای عبور حمل‌ونقل عمومی تهران از بحرانی که گرفتارش شده و دلایل ناموفق‌بودن مدیران شهری در این سال‌ها را می‌خوانید.

◆ حمل‌ونقل عمومی شهر تهران وضعیتی بحرانی دارد. به نظر شما ریشه این مشکلات قدیمی که در همه ادوار نیز تکرار می‌شود چیست؟

آلودگی هوا ترافیک و رفت‌وآمد وسایل نقلیه یکی از مهم‌ترین مسائل پایتخت است و همیشـه از سوی شـهروندان و مسـئولان شـهری ترافیک و آلودگی هوا از چالش‌ها و اولویت‌های اول و در مرحله بعد آسـیب‌های اجتماعی مطرح بوده است. این در حالی اسـت که حمل‌ونقل عمومـی در ایران مخصوصا حمل‌ونقل عمومـی اتوبوریل‌پایه و برقی به دلیل ارزانی قیمت بسـیار همیشـه دچار عقب‌ماندگی و خسـران شـده و سال‌هاست که برخلاف کشورهای توسعه‌یافته در ایران به حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان راه‌لاج داده نمی‌شود. درصورتی‌که به حمل‌ونقل عمومی از طریق قیمت موجود بتوان راه‌داد می‌شـود. این باعث شد بعد از سفر تهران به نمایندگی از حمل‌ونقل عمومی یک در اولویت دیار مشکل و عدم کیفیت باشد. کشورهای توسعه‌یافته به سوخت مالیات سنگین می‌بندند تا سوخت کارن شود و مردم کرایتر از حمل‌ونقل عمومی اسـتفاده کنند و سـپس این مالیات را در حمل‌ونقل عمومی هزینه می‌کنند تا قشـر کم‌درآمد و اسـیب‌پذیر با کیفیت بالا و راحتتر و ارزان‌تر و بیـرسـت بتواننـد از حمل‌ونقل عمومی بهره‌مند شوند و برای بهره‌برداری بیشتر. حمل‌ونقل عمومی ما متأسفانه کیفی نیست و جذابیت لازم را ندارد. هر وقت بحث بارانه حمل‌ونقل عمومی مطرح بود، این بارانه‌ها به اندازه کافی و به‌موقع پرداخت نشـده است. در نتیجه زیربنای محکمی از نظر حمل‌ونقل عمومی اتوبوس در کلان‌شهرها وجود ندارد.

◆ پس می‌توان نتیجه گرفت سهم دولت‌ها در شرایط به‌وجودآمده بیش از سایرنهادهای تصمیم‌گیر و مجری است.

همه دولت‌ها در حمل‌ونقل عمومی ضعف‌هایی داشتند و البته تلاش‌هایی نیز کردند که قلل تقدیر اسـت. دو سـه سال پس از انقلاب سـاخت راه‌آهن شـهری بعد‌ازجنگ به‌عنوان سـامانه تهران‌رنجابت باید ۱۰ میلیون سـفر با راه‌آهن شـهری و پنج‌میلیون سـفر با اتوبوس انجام دهیم. برای ۱۰ میلیون سـفر با مترو به حداقل شش هزار واگن در آینده نیاز داریم و برای پنج‌میلیون سـفر با اتوبوس حداقل ۹۰۰۰ اتوبوس برقی و گازسوز می‌خواهیم. در همه‌جای جهان همیشـه دولت‌ها از سامانه حمل‌ونقل عمومی اتوبوس مترو و اتوبوس حمایت می‌کنند. در تهران در گذشـته شهرداری تهران با دولت بودن هزینه به شـرکت واحد اتوبوس می‌داد. درمورد اتوبوس و ۲۹۸ واگن مترو و ۸۹۸ واگـن دوطبقه در دولت آقای هاشمی و دوهزار و ۵۰۰ اتوبوس و ۲۲۲ واگن مترو ۱۰ واگن دوطبقه در دولت خاتمی به تهران تحویل داده شـد. در دولتی آقای احمدی‌نژاد برای حمل‌ونقل عمومی تهران و کشـور از دولت تهران تحویل ۱۳ هزار اتوبوس سـالانه ۸۵ تن سـه‌هزار اتوبوس تحویل داد و فرابرای ۲۵۵ واگن مترو تهران و ۱۶۰ واگن دوطبقه و ۳۸ لکوموتیو نیز براسـاس همان تصمیم ۱۳ منعقد و کم‌تحویل شـرکت بهره‌برداری شد. البته تهران هزینه خرید اتوبوس‌ها را کامل نداد. از طرف دیگر ۱۸ و نیم درصد را شهرداری‌ها و شرکت‌های اتوبوسرانی تامین کنند و سـهم دولت هنوز ۸۲ و نیـم درصد بود. قانون حمل‌ونقل عمومی در سراسر جهان بیش از ۱۳ میلیون شغل مستقیم ایجاد کرده‌اند و به ارای هر شغل مستقیم، ۲/۵ شغل غیرمستقیم در این سیسـتم‌ها (در زنجیره تأمین و اقتصاد محلی) وجود دارد. این در حالی اسـت که اگر سرمایه‌گذاری در سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی را دو برابر کرده و مردم به اسـتفاده از این سیسـتم‌ها تشویق شوند، امکان ایجاد پنج میلیون شغل جدید نیز (با توجه به تأثیرگسترده این سرمایه‌گذاری در سایر قسمت‌های اقتصاد) وجود خواهد داشت. از طرف دیگر سرمایه‌گذاری در سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی در راسـتای سـایر مناطق جامعه اسـت و مزایای اقتصادی این سیسـتم‌ها پنج مرتبه بیشتر از میزان پولی اسـت که در آنها سرمایه‌گذاری می‌شـود. مطالعات نشان می‌دهد که ارزش املاک در مجاورت سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی که تحت تأثیر این سیسـتم‌ها قرار می‌گیرند به طرز چشمگیری افزایش می‌یابد. این موضوع به دلیل ایجاد فروشـگاه‌ها و مراکز خریـد، پتانسیل‌های فضاهای باز در آن مناطق اسـت. لازم به ذکر اسـت که سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی شرایط و امکانات مسـاوی به همه شـهروندان ارائه می‌دهند زیرا بهترین و ارزان‌ترین روش دسترسی به مشاغل، مراکز تحصیل و محل‌های عمومی هسـتند. در همین رابطه و در سطح بین‌الملل، دوسـوم سـفرهای مرتبط با کار و تحصیلات توسط روش‌های پایدار جابه‌جایی (حمل‌ونقل عمومی) انجام می‌شود. از طرف دیگر بخش حمل‌ونقل عمومی می‌تواند موتور محرک فعالیت‌های شهری دنیا به روش ایمن و مؤثر برای همه و در همه مکان‌ها باشـد. بررسـی نحوه عملکرد اکوسـیستم شهری نشان می‌دهد که قوانین و مقررات می‌توانند اثر مهمی بر موفقیت یا شکست استراتژی حمل‌ونقل شهری داشته باشند. یک محیط قوی و قابل انعطاف، شهرها را مجهز می‌کند که به حداکثر پتانسیل و ظرفیت خود دسـت یابند. با توجه به افزایش پیچیدگـی و رقابت‌پذیری محیط‌های جهانی، این محیط‌ها نیازمند سیاسـت‌گذاری‌های نوکرایانه از طرف تصمیم‌گیران هسـتند. سیاسـت‌گذاران در حال حاضر اهمیت سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی را به عنوان یکی از شـریان‌های اصلی شهر درنظرگرفته‌اند. این سیسـتم‌ها به جای آنکه به عنوان یک عامل سرمایه‌بر در نظر گرفته شوند، باید به عنوان یک سرمایه‌گذاری سودآور و محرک مهم اقتصاد در نظر گرفته شوند. اطمینان از درآمد پایدار و برنامه‌ریزی جهت تأمین منابع سرمایه‌ای و بهره‌برداری، از عوامل مهم حمایت از استراتژی شهر و دست‌یافتن به نتایج برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای حمل‌ونقل هستند. حمل‌ونقل عمومی باید ستون فقرات جابه‌جایی‌های درون‌شهری باشد. این موضوع باید در کنار تمام استراتژی‌های حذف یا هدایت جابه‌جایی‌های انفرادی در شهرها به سمت روش‌های پایدار به عنوان جزئی از سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی ترکیبی (اداری، کیفی، هزینه و...) به جهت ارائه سفرهای مبدأ- مقصد و حذف استفاده از وسایل نقلیه شخصی قرار گیرد.

*مدیر دفتر هماهنگی اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل عمومی (UITP) در ایران

عکس: سیدعلی نقی‌زاده/ شرق

تهران درنهایت باید ۱۰ میلیون سـفر با راه‌آهن شـهری و پنج‌میلیون سـفر با اتوبوس انجام دهیم. برای ۱۰ میلیون سـفر با مترو به حداقل شش هزار واگن در آینده نیاز داریم و برای پنج‌میلیون سـفر با اتوبوس حداقل ۹۰۰۰ اتوبوس برقی و گازسوز می‌خواهیم. در همه‌جای جهان همیشـه دولت‌ها از سامانه حمل‌ونقل عمومی اتوبوس مترو و اتوبوس حمایت می‌کنند. در تهران در گذشـته شهرداری تهران به دولت بودن هزینه به شـرکت واحد اتوبوس می‌داد. درمورد اتوبوس و ۲۹۸ واگـن مترو و ۸۹۸ واگـن دوطبقه در دولت آقای هاشمی و دوهزار و ۵۰۰ اتوبوس و ۲۲۲ واگن مترو ۱۰ واگن دوطبقه در دولت خاتمی به تهران تحویل داده شـد. در دولتی آقای احمدی‌نژاد برای حمل‌ونقل عمومی تهران و کشـور از دولت تهران تحویل ۱۳ هزار اتوبوس سـالانه ۸۵ تن سـه‌هزار اتوبوس تحویل داد و فرابرای ۲۵۵ واگن مترو تهران و ۱۶۰ واگن دوطبقه و ۳۸ لکوموتیو نیز براسـاس همان تصمیم ۱۳ منعقد و کم‌تحویل شـرکت بهره‌برداری شد. البته تهران هزینه خرید اتوبوس‌ها را کامل نداد. از طرف دیگر ۱۸ و نیم درصد را شهرداری‌ها و شرکت‌های اتوبوسرانی تامین کنند و سـهم دولت هنوز ۸۲ و نیـم درصد بود. قانون حمل‌ونقل عمومی در سراسر جهان بیش از ۱۳ میلیون شغل مستقیم ایجاد کرده‌اند و به ارای هر شغل مستقیم، ۲/۵ شغل غیرمستقیم در این سیسـتم‌ها (در زنجیره تأمین و اقتصاد محلی) وجود دارد. این در حالی اسـت که اگر سرمایه‌گذاری در سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی را دو برابر کرده و مردم به اسـتفاده از این سیسـتم‌ها تشویق شوند، امکان ایجاد پنج میلیون شغل جدید نیز (با توجه به تأثیرگسترده این سرمایه‌گذاری در سایر قسمت‌های اقتصاد) وجود خواهد داشت. از طرف دیگر سرمایه‌گذاری در سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی در راسـتای سـایر مناطق جامعه اسـت و مزایای اقتصادی این سیسـتم‌ها پنج مرتبه بیشتر از میزان پولی اسـت که در آنها سرمایه‌گذاری می‌شـود. مطالعات نشان می‌دهد که ارزش املاک در مجاورت سیسـتم‌های حمل‌ونقل عمومی که تحت تأثیر این سیسـتم‌ها قرار می‌گیرند به طرز چشمگیری افزایش می‌یابد. این موضوع به دلیل ایجاد فروشـگاه‌ها و مراکز خریـد، پتانسیل‌های فضاهای باز در آن مناطق اسـت. لازم به ذکر اسـت که سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی شرایط و امکانات مسـاوی به همه شـهروندان ارائه می‌دهند زیرا بهترین و ارزان‌ترین روش دسترسی به مشاغل، مراکز تحصیل و محل‌های عمومی هسـتند. در همین رابطه و در سطح بین‌الملل، دوسـوم سـفرهای مرتبط با کار و تحصیلات توسط روش‌های پایدار جابه‌جایی (حمل‌ونقل عمومی) انجام می‌شود. از طرف دیگر بخش حمل‌