



گزارش «ایران» از مشکلات مردم در استفاده از حمل و نقل عمومی

حمل و نقل پایتخت زیر فشار تقاضا

گزارش و گفت و گوها: حمیده امینی فرد

خبرنگار

شما خودروی شخصی سوار می شوید یا نه؟! علاقه مند به استفاده از حمل و نقل عمومی هستید: اتوبوس، مترو یا تاکسی؟! اگر جزو هر دسته از این مسافران هستید، درحال حاضر وضعیت حمل و نقل عمومی در کلانشهر؟ میلیونی تهران را چطور می بینید؟ آیا جزو آن گروهی هستید که معتقدند بعد از گرانی نرخ سوخت، تمایل آنها به استفاده از مترو و اتوبوس بیشتر شده یا نه همچنان از کمبود اتوبوس و قطارهای شهری گلایه دارید و ترجیحتان این است که از خودروی تک سرنشین استفاده کنید؟

■ **در هر شرایطی بازهم مترو سوار می شوم**
رامتین روحی، ساکن بلوار اندرزگو قطریه است، خودروی شخصی دارد، اما از آنجا که خانه اش با محل کارش فاصله زیادی دارد، در هفته تقریباً یک روز در میان از مترو استفاده می کند. «البته اگر مجبور نباشم بقیه روزهای هفته هم به خاطر بچه کوچکم ترجیح می دهم با این وضع آلودگی هوا و گرانی بنزین از مترو استفاده کنم، اما چاره ای ندارم. با بچه واقعاً مترو سوار شدن سخت و پر زحمت است. من فکر می کنم مترو تنها وسیله حمل و نقل عمومی است که می شود روی زمانبندی آن حساب باز کرد. مخصوصاً اگر مدام سوار شوید، می توانید برنامه ریزی کنید و این برای من خیلی مهم است. من برخلاف کسانی که می گویند مترو نسبت به گذشته شلوغ شده، معتقدم که این طور نیست، فقط بستگی به زمان سوار شدن دارد و این به خود ما مربوط است که تا درست زمانبندی کنیم.» او که معمولاً از خط یک متروی قطریه استفاده می کند، می گوید: «البته ایستگاه بهشتی چون بین ایستگاهی است نسبت به قبل خیلی شلوغ و پر سرو صداتر شده، اما با همه این اوصاف ترجیح من بازهم متروست.»

■ **امان از شلوغی های کلافه کننده مترو**
نعیمه شوکتی که به قول خودش یک مترو سوار حرفه ای است، از ازدحام بالای جمعیت در مترو به شدت کلافه و ناراضیست، تا حدی که جای سوزن انداختن دبیرستان است، می گوید خودروی شخصی ندارد و گرنه حتی یکبار هم سوار مترو نمی شد. بیماری تنفسی دارد و چندین بار در واگن های شلوغ که ۵۰ درصد آنها هم دستفروش هستند، دچار مشکل شده تا حدی که سریع با اورژانس تماس گرفته اند و به بیمارستان منتقل شده است. ساعت شروع کلاس هایش صبح زود است و این تداخل ساعات کاری با ادارها موجب شده تا همیشه، نصیبش واگن های شلوغ شود. «باورتان نمی شود اما از این همه سروصد، بیماری اعصاب گرفته ام. یا درد هم دارم و هیچ وقت یک صندلی خالی پیدا نمی کنم، مگر اینکه جوان ترها جایشان را به من بدهند. مگر واگن های مترو چقدر ظرفیت دارد که این حجم از مسافر خودشان را با فشار جا می دهند؟ البته وضعیت قطارهای بعدی، بدتر است و بازهم باید به زور خود را جا کنی، اعتراض هم که می کنی، می گویند پس اینجا چکار می کنی، تاکسی سوار شو!»

نعیمه البته مترو را به اتوبوس ترجیح می دهد، چون لاقال ترافیک ندارد و به ندرت خراب می شود. «

فقط ۱۲ درصد سفرهای روزانه با مترو انجام می شود

شهردار تهران چندی پیش اعلام کرد که در ۳ ماهه تابستان امسال، سرعت متوسط خودروها در محدوده طرح ترافیک ۷ درصد کاهش و برعکس میزان استفاده از مترو ۵۰٫۸ درصد افزایش یافته است. بعد از افزایش نرخ سوخت، اما تمایل مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی موجب شد تا این رقم حتی به ۱۱ درصد هم افزایش یابد. ظرفیت روزانه متروی تهران، ۷ میلیون نفر مسافر گزارش شده، اما به علت کمبود واگن، روزانه کمتر از ۲ میلیون مسافریا مترو جابه جا می شوند. این کمبود حدوداً ۲ هزار واگن اعلام می شود، شهرداری تهران در دو سال اخیر تلاش زیادی کرده تا این ظرفیت بیشتر شود. افزایش ۵۰ درصدی تعداد کل قطارهای اعزامی از هزار و ۵۰۰ در سال ۹۶ به بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ در حال حاضر، یک نمونه از این تلاش هاست. بهره برداری از ایستگاه مولوی در آذر ماه و اضافه شدن دو رام قطار به شبکه مترو از دیگر اتفاقاتی است که وعده آن از سوی مدیریت شهری داده شده است. هزینه تأمین هر رام قطار هم اکنون حدود ۷ میلیون یورو تخمین زده می شود که در شرایط اقتصادی فعلی، وضعیت را برای شهرداری تهران سخت تر می کند. در همین زمینه علی امام، مدیرعامل شرکت قطار شهری تهران و حومه به سؤالاتی پاسخ می دهد که نشان می دهد متروی تهران امروز در چه شرایطی قرار دارد.

■ **شبکه متروی پایتخت هم اکنون از نظر خط و ایستگاه دارای چه وضعیتی است؟**
شبکه خطوط متروی تهران دارای ۷ خط به طول ۳۳۷ کیلومتری یا ۱۲۴ ایستگاه است، در حال حاضر روزانه یک میلیون و ۹۰۰ هزار نفر در پایتخت از مترو استفاده می کنند.
■ **باین توصیف می توان گفت که شبکه مترو طبق برنامه توسعه پیشرفته، نه؟!**
بر اساس آخرین برنامه یعنی طرح جامع ریلی شهر تهران که در سال ۸۶ تصویب شد، باید خطوط متروی تهران دارای ۸ خط عادی و ۴ خط اکسپرس می شد و تا سال ۱۴۰۹ هم به پایان می رسید. اما سال ۹۵، به علت عقب افتادگی برنامه، طرح جامع دوباره مورد بازنگری قرار گرفت و این موضوع دو سال زمان برد. بنابراین تعداد خطوط مترو در نهایت به ۱۱ خط می رسد. یعنی ۸ خط، ۱۱ و ۲ خط اکسپرس علاوه بر این خطوط ساخته می شود. البته اتق طرح هم به جای سال ۱۴۰۹ به ۱۴۲۰ خواهد رسید.
■ **هم اکنون مترو در حمل و نقل عمومی چه سهمی دارد؟**
اگر بخواهیم بر اساس برنامه بگوییم، سهم جابه جایی مسافر بر اساس هر دو طرح باید ۳۰ درصد باشد، به عبارتی میزان تردد ها و سفرها در تهران طبق

صدایی که در اعتراضات بنزینی شنیده نشد

افزایش قیمت بنزین و پیامدهای آن را می توان مهم ترین رخداد سال جاری برشمرد. حوادثی که شاید برای بسیاری از مسئولان و دستگاه های مرتبط غیر مترقبه بود، اجرایی شدن طرح افزایش قیمت بنزین به همان اندازه که برای مردم شوک آور بود، اتفاقات پس از آن موجب غافلگیری مسئولان شد و امروز بسیاری از مسئولان مربوطه بخصوص نمایندگان مجلس که در آستانه انتخابات دوباره قرار دارند، سخن از شنیدن صدای اعتراضات می گویند، اما یک صدا و شاید مهم ترین صدای این اعتراضات که نیاز مردم به حمل و نقل عمومی کارآمد در غیاب بنزین یارانه ای است، شنیده نشد.

در اکثر جوامع توسعه یافته جهان، ساختار حمل و نقل بر دریافت عوارض و مالیات از سوخت های فسیلی و پرداخت یارانه به حمل و نقل عمومی استوار است، قیمت بنزین در سایر کشورها به طور متوسط حدود یک یورو در هر لیتر است که نیمی از این مبلغ عوارضی است که دولت ها از سوخت فسیلی دریافت و به حمل و نقل عمومی پرداخت می کنند. در کنار قیمت نسبتاً گران بنزین، سیستم حمل و نقل عمومی پرسرعت، ارزان، راحت و دسترسی در اختیار شهروندان است به همین جهت نه تنها استفاده از خودرو شخصی برای مردم صرفه اقتصادی ندارد بلکه به دلیل مشکلاتی نظیر ترافیک، محدودیت های عبور و مرور، پارکینگ و... شهروندانی که توانایی مالی بالاتری نیز دارند، استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی را بر خودرو شخصی ترجیح می دهند.

اما در کشور ما شرایط بالعکس است، سیستم حمل و نقل عمومی، از کم توجهی دولت دچار کمبود ناوگان و فرسودگی شده است و در مقابل یارانه هنگفت دو میلیارد دلاری به بنزین تهران در سال داده می شود.

از ۱۱ سال قبل که اجرای قانون هدفمندی یارانه ها آغاز شد تاکنون بیش از ۴۴۰ هزار میلیارد تومان یارانه نقدی به مردم پرداخت شده است، اما یک ریال از سهم ۴۴ هزار میلیارد تومانی یارانه حمل و نقل عمومی که در این قانون تصریح شده، تخصیص نیافته است و در موضوع جدید مدیریت مصرف سوخت و افزایش قیمت بنزین نیز با وجود آنکه بخش قابل توجهی از فشار ۲۰ درصدی کاهش مصرف بنزین ناشی از این اقدام، به سیستم حمل و نقل عمومی وارد می شود، هیچ سهمی برای سیستم حمل و نقل عمومی در نظر گرفته نشده است. هر سال در آذرماه، که به دلیل پدیده وارونگی هوا، آلاینده ها پایدار می شود و شرایط ناسالم و خطرناک برای سلامت شهروندان ایجاد می شود، به آلودگی هوا مانند یک مناسبت سالانه پرداخته می شود اما بازدوی و بار بارش برف و باران و تغییر شرایط هوایی موضوع به دست فراموشی سپرده می شود و هیچ رسانه و مسئولی حل معضل آلودگی هوا، ترافیک و زیاده روی در مصرف سوخت را که علاج همه آن ها، تقویت سیستم حمل و نقل عمومی است، دنبال نمی کند. در حالی که بخش عمده مسأله آلودگی هوا، حاکمیتی است، انحصار برای خودرو سازی که محصولاتش سه برابر مصرف استاندارد جهانی مصرف می کنند و به خاطر حمایت از تولید داخلی، ورود خودرو با تکنولوژی روز را ممنوع کرده اند، تأمین ارز برای مترو و اتوبوس های برقی و گاز سوز شهری به عهده دولت است و حاکمیت باید در مورد تبدیل انرژی گرمایی شهرها از گاز به انرژی الکتریسیته تصمیم بگیرد. تعداد اتوبوس های تهران، طی ۱۰ سال گذشته قرار بوده است با ۳۰ درصد افزایش از ۷ هزار دستگاه به ۹ هزار دستگاه برسد، اما نه تنها افزایش نیافته بلکه به دلیل فرسودگی ۲۰ درصد هم کاهش پیدا کرده و به کمتر از ۶ هزار دستگاه رسیده و در مقابل عمر اتوبوس نیز از کمتر از ۵ سال به بیش از ۱۱ سال افزایش یافته است. در اعتراضات اخیر، توقف عمدی چند اتوبوس سرو و صدای زیادی ایجاد کرد اما به ۳۰۰ خرابی روزانه اتوبوس در تهران به دلیل فرسودگی توجهی نمی شود.

وضعیت مترو نیز بهتر از اتوبوس نیست، در مترو تهران با وجود افتتاح های خطوط ۳، ۴، ۶، ۷ و این دولت، واکن جدیدی برای این خطوط تأمین نشده و به جای افزایش ناوگان، سرانه قطار در مترو از ۱۰۱ کیلومتر در ۷ سال قبل به ۰٫۸ کیلومتر کاهش یافته است. امروز وضعیت حمل و نقل عمومی تهران که استفاده کنندگان از آن قشر متوسط و پایین تر از متوسط جامعه هستند، در شرایط نامطلوب است و مصوبات شورای اقتصاد و دولت برای توسعه این سیستم در هزار توی بوروکراسی دولت گیر کرده است، صدای اصلی که باید پس از افزایش قیمت بنزین شنیده می شد، انتظار بحق مردمی است که با فشار و مشکلات فراوان بخصوص در ساعات پیک از سیستم حمل و نقل عمومی استفاده می کنند و می خواهند که قبل یا همزمان با افزایش قیمت بنزین، استفاده از شیوه های جایگزین سفر یا خودرو های شخصی تسهیل گردد.

توسعه زیر ساخت های حمل و نقل همگانی

مرتضی چایچی مطلق
کارشناس ارشد حمل و نقل و ترافیک

در کلانشهر مشهد روزانه بیش از شش میلیون سفر درون شهری صورت می پذیرد که حدود ۶۰ درصد این جابه جایی ها با استفاده از خودرو های شخصی انجام می گیرد. این در حالی است که مطابق برنامه های پنجم و ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مقرر بود سهم خودرو های شخصی از سفرهای روزانه شهروندان به ۲۵ درصد محدود شده و الباقی با شیوه های مختلفی از حمل و نقل همگانی نظیر سامانه اتوبوسرانی شامل اتوبوس عادی و اتوبوس تندرو (BRT)، سامانه ریلی نظیر قطار سبک شهری و مترو و سامانه تاکسیرانی پوشش داده شوند. حاصل این مغایرت با برنامه افزایش ترافیک و تأخیرات در شبکه معابر، افزایش مصرف سوخت و به تبع آن تولید آلودگی های زیست محیطی، افزایش تصادفات و کاهش ایمنی تردد و نظایر آن است که در نهایت باعث می شود زندگی شهروندانی در کلانشهرهای کشور روز به روز با دشواری های بیشتری همراه شده و این مهم در کنار سایر عوامل نظیر بالا بودن قیمت زمین و مسکن، پدیده های حاشیه نشینی و ایجاد شهرک های آقماری متعدد پیرامون کلانشهرها را باعث شده است که خود مصائب و مشکلات فراوانی در زمینه نحوه خدمت رسانی به این مناطق و

افزایش هزینه مدیریت شهری را در پی خواهد داشت.

بدیهی است با دنبال کردن زنجیره پیامدهای منفی ناشی از رشد بی رویه استفاده از خودرو های شخصی، آسیب های گسترده ای در حوزه های حمل و نقل و ترافیک، علوم اجتماعی و فرهنگی، شهرداری و معماری، اقتصاد، محیط زیست و غیره آشکار خواهد شد، لذا نیاز است به این امر فراهوزه ای نگریسته و برای مهار آن اقداماتی عاجل و البته مطالعه شده صورت پذیرد. به نظر می رسد در نگاهی کلی و اجمالی، مهمترین و اثرگذار ترین راهکار برای مجموعه مشکلات فوق الذکر، توسعه زیرساخت های حمل و نقل همگانی و اجرای پروژه هایی در راستای افزایش مطلوبیت استفاده از این شیوه توسط شهروندان محترم باشد. کاهش زمان دسترسی به شبکه با بهینه سازی تعداد ایستگاه ها و ناوگان، کاهش زمان سفر یا توسعه مسیرهای ویژه، کاهش هزینه های سفر یا تخصیص یارانه یا اجرای سیاست های کسر کرایه (Fare policy)، توسعه پارک سوار، بهبود جایگاه و منزلت اجتماعی استفاده از حمل و نقل همگانی یا نوسازی و بهسازی ناوگان و ارائه آموزش های مورد نیاز راهبران این سامانه ها از جمله پروژه هایی هستند که می توانند در کنار ایجاد محدودیت هایی برای تردد خودرو های شخصی به ویژه در هفته مرکزی یا نقاط پر از دحام مؤثر واقع شده و باعث شود ضمن افزایش قابل ملاحظه تعداد استفاده کنندگان از سامانه های حمل و نقل همگانی، تنوع بیشتر ا فشار و گروه های اجتماعی را در بین مخاطبان بیش از پیش شاهد باشیم.

در انتها با عنایت به اجرای طرح سهمیه بندی سوخت از سوی دولت و فرصت ایجاد شده به دلیل نیل شهروندان به استفاده از سامانه حمل و نقل همگانی و کاهش نسبی تردد خودرو های شخصی، پیشنهاد می شود از ظرفیت به دست آمده استفاده کرده و با تخصیص بخشی از عرض معابر به مسیرهای ویژه اتوبوس، دوجرخه یا پیاده راه، در کنار محدودیت های ناشی از افزایش بهای بنزین، تسهیلات بیشتری را برای شهروندان در انجام سفرهای روزانه شهری به وجود آورد. بدیهی است تغییر در الگوهای انتخاب وسیله شهروندان ابعاد گسترده و پیچیده ای دارد که اگر در بازه زمانی مناسب از آن استفاده شود، بتدریج اثرات طرح از زمان رفته و مجدداً شیوه های گذشته در استفاده از خودروی شخصی و پیامدهای منفی آن تکرار خواهد شد؛ اگر اقداماتی مطالعه شده و البته عاجل از فرصت پیش آمده صورت نپذیرد.



خالی می شود. شهرداری باید قطارها را بیشتر کند، این همه هزینه های اضافی برای ساخت بزرگراه و خیابان می کنند، به مترو و اتوبوس که می رسد، پول ندارند! خب به جای این همه یارانه ۵۰ هزار تومانی که با این تورم، دردی را دوا نمی کند، مترو و اتوبوس ها را سرو سامان دهند. مدیران متأسفانه برای نمایش، سوار دوجرخه و مترو می شوند، اما نمی توانند حال ما را درک کنند.»

■ **مترو در لندن، سریع اسیر یا دسترسی نامحدود**
پیمان قلی نژاد که به تازگی از لندن به ایران آمده درباره وضعیت مترو در دو شهر تهران و لندن اینطور توضیح می دهد: «فرقی نمی کند در شمال شهر زندگی کنی یا جنوب یا حتی غرب و شرق، اگر بخواهی به مقصدت کافیسیت در هر نقطه تا ۳ ساعت زمان ببرد، برای پیدا کردن بهترین و کوتاهترین راه ممکن هیچوقت جای نگرانی نیست. در لندن، بزرگترین شهر با بالاترین آمار شبکه حمل و نقل کلان شهری فقط کافیسیت در هر نقطه از این کلانشهر که ایستاده اید، سرتان را بچرخانید، قطعاً و بلافاصله تابلوی مترو یا مسیرهای منتهی

الان نرخ تاکسی های خطی مترو شهید مفتاح تا خیابان ترکمنستان، ۵۰۰ تومان افزایش یافته، بعد هم دروغ می گویند که کرایه ها اصلاً بالا نرفته! مردم مجبورند و گرنه باید همه را تحریم می کردیم. مسئولان می گویند که پرایدهای فرسوده را جمع کرده اند، اما از هر ۱۰ تاکسی، لاقال ۸ پراید نصیب می شود که یا کلاچشان آسیب دیده و هر از یک متر خاموش می شوند یا بخاری شان خراب است و از سرما یخ می زنی!

■ **پول یارانه ها را به مترو و اتوبوس بدهید**
منوچهر راد، کارمند یک شرکت خصوصی است، متروی دروازه دولت برایش تبدیل به کابوس شده، «آفتدر این ایستگاه شلوغ و پر همههم است، که چندین بار نزدیک بود از پله برقی سقوط کنم، بعد از گرانی بنزین هم اوضاع بدتر شده، ساعت ۴ و نیم بعدازظهر تا ۷ شب، یک کار متروست، به حدی که ۵ قطار هم رد می شود، ممکن نیست بتوانی سوار شوی. می گویند کرایه ها افزایش نیافته، اما من قبلاً با شارژ ۱۰ هزار تومانی، دو هفته از مترو و اتوبوس استفاده می کردم، اما الان طرف چند روز کارتم



هر سال چقدر می خواهد اختصاص دهد، سومین مورد شرکت مجتمع ایستگاهی متروست که چند سال پیش تعطیل شده بود و دوباره از امسال فعال شده است و امید زیادی داریم که بخشی از منابع از این محل تأمین شود و در نهایت به دنبال سرمایه گذاری های خرد و کلان داخلی هستیم و هم اکنون نیز کارشناسان ما روی مدل های اقتصادی جدید مشغول مطالعه اند.
■ **در دولت تدبیر و امید طی این ۶ سال، چه میزان هزینه به متروی تهران تزریق شده است؟**
در بحث اوراق مشارکت در ۲ سال اخیر، ۲ هزار میلیارد تومان منابع جذب شده است. در سال ۹۴، نیز ۱۸ میلیارد تومان اختصاص یافت که در مجموع در این دولت به ۳ هزار میلیارد تومان می رسد، جدا از اوراق مشارکت اما عمده منابع از طریق شهرداری تهران تخصیص یافته است.
■ **به غیر از اوراق مشارکت، دولت چقدر کمک کرده است؟**
حدوداً ۳۰۰ میلیارد تومان، اما اقدامی که در این دولت از شما زمند بود و لازم است که به آن سرعت دهند و تاکنون به تأخیر افتاده، بحث تأمین ۲ هزار واگن است که ۵ هزار و ۵۰ واگن آن برای کلانشهر تهران پیش بینی شده است. دولت بر اساس ماده ۵۸ قانون ۵ ساله ششم توسعه کشور باید منقاصه ۶۳۰ واگن از آن ۲ هزار واگن را انجام می داد که الان یکسال است طول کشیده و هنوز هم ال می باز نشده است.
■ **طبق برنامه چه زمانی باید انجام می شد؟**