مهسا گربندی
پرونده
حمل‌ونقل عمومی

گفت‌وگو

بودجه تحول در حمل‌ونقل عمومی پایتخت از راه رسید

مدیرکل توسعه امور حمل‌ونقل شهرداری تهران: ۳۳۷۰۰میلیارد تومان، یعنی معادل ۴۵درصد بودجه شهرداری تهران به حمل‌ونقل و ترافیک اختصاص پیدا کرد

مدت‌هاست مشکلات حمل‌ونقل عمومی تهران با وجود راهکارهای ارائه‌شده از سوی مسئولان و کارشناسان، حل نشده است تا جایی که کمبود واگن‌های مترو و اتوبوس‌های شهری مشکلات زیادی را برای شهروندان ایجاد کرده و همچنین وجود وسایل حمل‌ونقل عمومی فرسوده در سطح شهر موجب آلودگی هوا شده است، از همین رو بودجه حمل‌ونقل عمومی پایتخت در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال گذشته ۱۰۳درصد رشد کرد تا شاید این بیماری مزمن شهری درمان شود، البته به گفته رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران «اگر مدیران شهری به امکانی که در اختیارشان گذاشته شده است، عمل کنند، اتفاقات خوبی رقم خواهد خورد.»

«جوان» به منظور بررسی برنامه‌های شهرداری تهران برای رفع مشکلات حمل‌ونقل عمومی با محمد امیرآبادی، مدیرکل برنامه‌ریزی و توسعه شهری امور حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران گفت‌وگو کرده است.

با توجه به بودجه چشمگیری که برای حمل‌ونقل عمومی تهران اختصاص یافته، چه برنامه‌هایی متناظر با این بودجه پیش‌بینی شده است؟

ابتدا لازم است راجع به کل بودجه شهرداری توضیح بدهم. بودجه کل شهرداری تهران ۷۶هزارمیلیارد تومان است. از این رقم، ۳۳هزارو ۷۰۰میلیارد تومان، یعنی معادل ۴۵درصد بودجه شهرداری تهران به مأموریت حمل‌ونقل و ترافیک اختصاص پیدا کرده است که در سه بخش «معاونت حمل‌ونقل و ترافیک»، «معاونت فنی عمران» و «معاونت‌های حمل‌ونقل و ترافیک و عمران مناطق بیست‌ودوگانه» تقسیم می‌شود. سهم معاونت حمل‌ونقل و ترافیک ۲۷هزارمیلیارد تومان تعیین شده که ۳۶درصد از کل بودجه شهرداری تهران است، این رقم به نسبت پارسال ۹درصد افزایش پیدا کرده و از لحاظ رقمی دو برابر شده است. به این ترتیب که سال گذشته بودجه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک ۱۳هزارو ۶۰۰میلیارد تومان بوده و امسال این عدد به ۲۷هزارمیلیارد تومان رسیده است. به طور حتم افزایش بودجه باعث می‌شود اقدامات تحولی زیادی را در شهر انجام دهیم. برنامه اصلی ما این است که بیش از ۹۰درصد بودجه را به توسعه و نگهداری حمل‌ونقل عمومی اختصاص دهیم. در این راستا دو هدف را دنبال می‌کنیم؛ یکی طرح‌های زودبازده که شامل اتوبوسرانی، ون و تاکسیرانی می‌شود و اولویت ما این است که در سال پیش‌رو در شش ماهه اول یک گام اساسی در تقویت سامانه اتوبوسرانی برداریم، بنابراین برنامه این است در سال جاری ۲هزار دستگاه اتوبوس را به شبکه حمل‌ونقل شهری اضافه کنیم، اما طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده عمده این اتوبوس‌ها در شش ماهه اول سال به بهره‌برداری خواهند رسید.

در فاز اول قرار است وزارت صمت ۱۵هزار ون را در قالب پلتفرم‌های جدید تأمین کند و امیدواریم حداقل ۷هزار ون را در سال پیش رو به شبکه شهری تهران اضافه کنیم

صف طولانی برخی از ایستگاه‌های اتوبوس پایتخت شهروندان را کلافه کرده است

جوان

اتوبوس‌های جدید قرار است جایگزین اتوبوس‌های فرسوده شود؟

شهر تهران حداقل ۹هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد و اتوبوس‌های فعال شهر ما ۲هزار دستگاه بیشتر نیست. با توجه به کمبود اتوبوسی که شهر تهران دارد، اتوبوس‌های جدید، اضافه و اتوبوس‌های قدیمی، اورهال و از آنها نیز استفاده می‌شود. هر زمان که ظرفیت اتوبوس‌های شهری تکمیل شد و از این وضعیت اضطرار خارج شدیم، به مرور اتوبوس‌های قدیمی‌تر را از چرخه بهره‌برداری خارج خواهیم کرد.

در خصوص ون تاکسی‌ها چه اقداماتی قرار است انجام شود؟

برنامه این است که ۷ تا ۸هزار ون را به شبکه تهران وارد کنیم اما در حال حاضر این تعداد ون در کشور وجود ندارد، به همین منظور با خودروسازان توافق و اخیراً بین شهرداری تهران و وزیر صمت امضا شده است. وزارت صمت اعلام کرده است در فاز اول ۱۵هزار ون را در قالب پلتفرم‌های جدید تأمین می‌کند و امیدواریم حداقل ۷هزار ون در سال پیش رو به شبکه شهری تهران اضافه شود.

یک تعداد ون در سال گذشته رونمایی شد اما هنوز وارد حمل‌ونقل شبکه شهری نشده است. چرا؟

۶۳۰دستگاه ون در سال گذشته تحویل شد که بخشی از منابع آن دولتی بوده است، اما یکسری از موضوعات در وزارت کشور و ایران‌خودرو حل‌نشده باقی مانده است. به محض اینکه دستورالعمل از سوی وزارت کشور به ما اعلام شود، ما واگذاری را آغاز خواهیم کرد.

امیرآبادی: در سال جاری ۲هزار دستگاه اتوبوس به شبکه حمل‌ونقل شهری اضافه خواهیم کرد که طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده عمده این اتوبوس‌ها در شش ماهه اول سال به بهره‌برداری خواهند رسید

چه برنامه‌ای برای نوسازی تاکسی‌ها وجود دارد؟ سال گذشته نوسازی تاکسی‌ها به کندی پیش رفت. آیا این روند تسریع می‌یابد؟

بالغ بر ۵۰درصد ناوگان تاکسیرانی شهر تهران فرسوده است. امیدوار هستیم اگر خودروسازان به تعهدات خودشان عمل کنند و خودرو در اختیار ما بگذارند، حداقل ۱۰هزار تاکسی را نوسازی کنیم. اعتبارات این کار و آن چیزی که تکلیف شهرداری بوده، تأمین شده است اما آن طرف ماجرا یعنی خودروسازان و شبکه بانکی نیز باید پای کار باشند تا وام نوسازی را بدهند و بتوانیم به اهدافی که در برنامه مشخص شده است، برسیم. صرفاً شهرداری تهران نمی‌تواند به صورت تک‌بعدی بحث نوسازی ناوگان تاکسیرانی را جلو ببرد.

در خصوص مترو چطور؟

افتتاحاتی در خطوط مترو خواهیم داشت. امسال تلاش می‌کنیم بخش شمالی خط ۶ مانند بخش میانی آن به شهروندان تقدیم شود. به این صورت که ۵۰کیلومتر بخش شمالی خط ۶ تا محدوده شهران افتتاح خواهد شد و قصد داریم حداقل ۱۲هکتار مترو را به بهره‌برداری برسانیم.

کمبود واگن مشکلات زیادی را برای شهروندان ایجاد کرده است. آیا برای تأمین واگن مترو تدبیری اندیشیده شده است؟

بله درست است، کمبود واگن در متروی شهر وجود دارد. بالغ بر ۲هزارو ۷۰۰میلیارد تومان در بودجه برای اورهال ناوگان مترو پیش‌بینی شده است و قصد داریم با این اعتبار تمام این ناوگان غیرفعال را به بهره‌وری برسانیم. امسال با اعتبار خوبی که برای این کار دیده شده است حداقل ۲۱۰دستگاه واگن اورهال می‌شود. در تهران هزارو ۵۰۰ واگن مترو نیاز است که از این تعداد قرارداد هزارو ۲۰۰تای آن بسته شده است. تعهد ۶۳۰دستگاه واگن مترو که پیش‌پرداختش انجام شده است، در سه ماهه اول سال ۱۴۰۲ فعال و ساخت بدنه‌ها آغاز می‌شود. یک قرارداد هم قرارداد قطار ملی است که امسال فعال خواهد شد، اما در سال پیش‌رو از این قراردادها به واگن جدیدی نخواهیم رسید بلکه در شش ماهه دوم سال ۱۴۰۳ قطارهای جدید به شبکه اضافه خواهد شد. فقط اورهال واگن‌ها در سال پیش رو به نتیجه می‌رسد و طی آن حداقل ۲۵۰ قطار به ظرفیت اضافه خواهد شد.

بالغ بر ۲هزارو ۷۰۰میلیارد تومان در بودجه برای اورهال ناوگان مترو پیش‌بینی شده است و قصد داریم با این اعتبار تمام ناوگان غیرفعال را که زمان اورهالش رسیده است، به بهره‌وری برسانیم

لطفاً درباره سایر اقداماتی که قرار است با بودجه اختصاص داده شده انجام شود نیز توضیح دهید.

چند کار تحولی دیگر نیز خواهیم داشت. مانند ورود اتوبوس‌های سه کابین به شهر تهران که امیدوار هستیم در سال پیش‌رو اضافه شود و چهره جدیدی به برخی از خطوط منتخب اتوبوسرانی ببخشد. همچنین برقی‌سازی در شهر با جدیت هر چه تمام پیگیری خواهد شد. به این شکل که ۶۰۰میلیارد تومان اعتبار برای برقی‌سازی دیده شده است. در برنامه چهارم توسعه ۳۰۰هزار دستگاه موتور را برای برقی‌سازی هدف‌گذاری کرده‌ایم و امیدواریم امسال تا طرح بیاید، جا بیفتد و مسائل و مشکلاتش حل شود، ۳۰ تا ۵۰هزار دستگاه به بهره‌وری برسد.

نباید بودجه حمل‌ونقل عمومی صرف خودرومحوری شود

مهرداد تقی‌زاده

معاون اسبق حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران

در سال‌های پیش نسبت به بودجه اختصاص داده شده برای توسعه حمل‌ونقل عمومی بی‌توجهی می‌شد، از همین رو بودجه‌ای که برای این امر در سال ۱۴۰۲ تخصیص یافته است چشمگیر تلقی می‌شود. هر چند امر مبارکی است که از ۷۶هزارمیلیارد تومان بودجه شهرداری ۳۳هزارمیلیارد تومان آن را به حمل‌ونقل عمومی اختصاص داده‌اند اما باید نسبت به نحوه برنامه‌ریزی و اجرایی شدن آن نیز حساسیت زیادی نشان داده شود.

مدیران شهری می‌گویند تهران به هزارو ۵۰۰ واگن مترو نیاز دارد اما باید از آنها پرسید این نیاز بر اساس چه سرفاصله زمانی قطار مشخص شده است. در حال حاضر در داخل تهران فاصله اعزام دو قطار پنج الی ۱۰ دقیقه است، به همین دلیل در مترو ازدحام جمعیت وجود دارد. باید این فاصله تا دو دقیقه کاهش پیدا کند، یعنی باید ظرفیت واگن‌های فعلی سه برابر شود. می‌بینیم در ایستگاه هشتگرد، تعداد قطارها به قدری کم است که حدود دو ساعت یک بار به ایستگاه می‌آید، به همین دلیل برای بسیاری از مسافران صرف نمی‌کند که دو ساعت معطل بمانند. متأسفانه تعداد واگن‌های موردنیاز بر اساس سرفاصله‌های قطار فعلی محاسبه شده که اشتباه است. علاوه بر بودجه تخصیص‌یافته، شهرداری می‌تواند از منابع درآمدی دیگری نیز استفاده کند. طرحی را به عنوان شناسایی افزایش توان مالی شهرداری تهران آماده کرده‌ایم که بر اساس آن شهرداری می‌تواند دهها هزار میلیارد تومان به درآمد خود اضافه و آن را صرف توسعه حمل‌ونقل عمومی کند. کمک گرفتن از بخش خصوصی برای خرید واگن مترو و اتوبوس و به طور کلی توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز یکی دیگر از راهکارها برای حل این مسئله است. مثلاً شهرداری برنامه‌ریزی کند که با بودجه تخصیص یافته ۲هزار اتوبوس تأمین خواهد شد و سپس مابقی اتوبوس‌های مورد نیاز تهران را با کمک بخش خصوصی تأمین کند. در این صورت دیگر نیازی به اورهال اتوبوس‌های فرسوده نیست و آلودگی هوا ایجاد نمی‌شود.

مسئله مهم‌تر این است که اگر یکسری فعالیت‌های خوبی در جهت توسعه حمل‌ونقل عمومی انجام شود و یکسری فعالیت دیگر در جهت خودرومحور کردن تهران در دستور کار قرار بگیرد، اینها یکدیگر را خنثی می‌کنند و در نتیجه میزان خودرومحوری افزایش پیدا خواهد کرد. در حال حاضر ابربحران ترافیکی ایجاد شده در شهر تهران مربوط به ضعف حمل‌ونقل عمومی و خودرومحوری می‌شود. در حالی که در کشورهای پیشرفته سرانه مالکیت خودروی‌شان از کشور ما بیشتر است اما میزان استفاده از خودرو کمتر است، زیرا سیستم حمل‌ونقل عمومی بسیار قوی‌تری دارند و معابرشان را به اندازه کشور ما توسعه نداده‌اند. باید از تجربه‌های سال‌های گذشته درس گرفت. در سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۲ در اوج زمانی که خطوط بی‌آرتی ساخته و خطوط متروی گسترده‌ای نیز فعال شد، اقدامات معکوسی در دستور کار قرار گرفت که خودرومحوری را تا ۹درصد در تهران افزایش داد. علت هم این بود که میزان معابر ساخته شده افزایش یافت، بنابراین از یک طرف مردم برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترغیب می‌شدند و از طرف دیگر معابر گسترده، تمایل آنها به استفاده از خودروی شخصی‌شان را بیشتر کرد، بنابراین مهم است که بودجه اختصاص یافته‌شده به بخش فنی و عمرانی نیز در جهت توسعه حمل‌ونقل عمومی صرف شود نه اینکه معابر را تعریض کند یا بزرگراه‌های جدید بسازد.

گلایه پایتخت‌نشینان از فرسودگی و کمبود وسایل حمل‌ونقل عمومی

اتوبوس‌ها از رده خارج شده و قطارهای مترو کم است

ازدحام غیرقابل باور، خرابی‌های متعدد واگن‌ها و به دنبال آن سردرگمی و معطل شدن مسافران و کمبود تعداد واگن و قطار نسبت به جمعیت حاضر از مشکلات جدی شهروندان در جابه‌جایی‌های روزانه خود در مترو است. تعداد مسافران در پیک ساعت‌های کاری به اوج خود می‌رسد و اگر در این بین مشکلی به وجود بیاید، وضعیت غیرقابل تحملی رقم می‌خورد.

خانم حیدری یکی از شهروندانی است که هر روز با اتوبوس و مترو سفر می‌کند و در این خصوص گلایه زیادی دارد. او می‌گوید: «اتوبوس‌هایی که در میدان آرژانتین مسافر سوار می‌کنند، عمدتاً از رده خارج شده‌اند و سفر با آنها سختی‌های زیادی دارد. در این اتوبوس‌ها وسیله سرمایشی و گرمایشی برای تابستان و زمستان وجود ندارد و در برخی از آنها میله‌ای که مسافران ایستاده باید آن را بگیرند تا تعادل‌شان را حفظ کنند هم وجود ندارد، به همین دلیل با هر ترمزی که راننده می‌گیرد، جمعیتی که داخل اتوبوس ایستاده‌اند، به یک جهت هل داده می‌شوند و موجب کلافگی و گاهی اوقات آسیب به مسافران می‌شود.»

او درباره شلوغی مترو در پیک ورود مسافر می‌گوید: «گاهی ازدحام جمعیت در واگن مترو به قدری زیاد می‌شود که به سختی نفس می‌کشم. برخی از مسافران گلایه می‌کنند که چندین قطار آمده است و نتوانسته‌اند سوار شوند، به همین دلیل هر طور که شده خودشان را در داخل واگن جا می‌کنند. در صورتی که اگر در ساعات اوج تردد، قطارهای بیشتری با فاصله زمانی کمتر به ایستگاه فرستاده شود، مسافران مجبور نیستند به صورت فشرده سوار مترو شوند.»

خانم قربانی هم یکی دیگر از شهروندانی است که از اتوبوس‌های شهری و ون تاکسی‌های تهران استفاده می‌کند. او نیز در رابطه با سختی‌های سفر با وسایل حمل‌ونقل عمومی می‌گوید: «سفر با ون تاکسی‌های قدیمی و فرسوده بسیار مشکل است چرا که نوع ساخت این ون‌ها مناسب سوار و پیاده شدن مسافران نیست و بدتر اینکه این وسیله نقلیه عمومی به قدری فرسوده شده است که نشستن روی صندلی‌های آن به ستون فقرات مسافران آسیب می‌زند.»

او از شلوغی بیش از حد اتوبوس‌های بی‌آرتی خط تجریش-راه‌آهن نیز انتقاد می‌کند و می‌گوید: «در ایستگاه بی‌آرتی تجریش، نشستن روی صندلی آرزوی هر مسافر است. صف طولانی در این ایستگاه باعث می‌شود که سه الی چهار اتوبوس بیاید و به صورت متراکم مسافر سوار کند و بعد از آن شاید نوبت به مسافران جدید برسد.»

خانم قربانی که مادر یک کودک چهار ساله است، اظهار می‌دارد: «وسایل حمل‌ونقل عمومی اصلاً مناسب حضور کودکان نیست، هیچ جایی برای نشستن کودک وجود ندارد و حتی دستگیره‌ای هم نیست که کودک آن را بگیرد و بتواند تعادلش را حفظ کند.»

امید است با افزایش چشمگیر بودجه حمل‌ونقل عمومی تهران وضعیت مترو، اتوبوس و تاکسی‌های پایتخت بهبود یابد و با تلاش‌های مسئولانه مدیران شهری، شهروندان بتوانند ارتقای کیفیت استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را ببینند و به بهتر شدن وضعیت آن امیدوار شوند.

مسافران مترو هر روز با ازدحام جمعیت در ایستگاه‌ها روبه‌رو می‌شوند و معطل می‌مانند

اختصاص بودجه به تنهایی نمی‌تواند مشکل حمل‌ونقل عمومی را حل کند

ناصر امانی

عضو شورای شهر تهران

بودجه درنظر گرفته‌شده برای توسعه وسایل حمل‌ونقل عمومی، یک بودجه بی‌نظیر در طول تاریخ است اما اختصاص بودجه به تنهایی نمی‌تواند مشکلی را حل کند. باید اول این بودجه توسط شهرداری تهران تأمین شود، دوم بودجه حمل‌ونقل به طور صددرصد تخصیص یافته تلقی شود و سوم اینکه بودجه به سمت اهدافی که شورای شهر تهران در بودجه معلوم کرده است، برود، یعنی در بخش‌های «اورهال»، «بازسازی قطارهای مترو» و «خرید اتوبوس‌های نو»، حال چه از داخل و چه از خارج از کشور یا بازسازی اتوبوس‌هایی که در تعمیرگاه‌ها خوابیده است، اهداف تعیین‌شده به سرانجام برسد. مقرر شده است سقف اتوبوس‌های تهران از هزارو ۲۰۰ دستگاه به ۴هزارو ۵۰۰ عدد تا پایان امسال برسد، اگر این اتفاقات باهم بیفتد، امیدواریم تغییری در کیفیت و بهبود حمل‌ونقل عمومی رقم بخورد.

متأسفانه طی ۱/۵سال اخیر توجه به حمل‌ونقل عمومی در پایتخت اولویت کار قرار نگرفته است تا جایی که در این مدت، کمتر از ۲۰۰دستگاه اتوبوس وارد شهر تهران شده که این تعداد دستگاه در شهر تهران گم شده و کمتر کسی آن را دیده است. قرار است در سال پیش رو، ۲هزار دستگاه اتوبوس نو در تهران وارد شود که در این صورت، عمده خطوط اتوبوسرانی پوشش داده می‌شود. آن وقت است که مردم می‌توانند حس کنند تحولی در حمل‌ونقل عمومی ایجاد شده است.

همچنین به کمک بازسازی قطارهایی که معطل مانده است، تعداد قطارهای خطوط مترو افزایش پیدا می‌کند و در این صورت سرفاصله قطارها کمتر خواهد شد، در نتیجه مردم کمتر در ایستگاه‌ها معطل می‌مانند و این انباشتگی که الان در قطار برای استفاده مردم است، کاهش پیدا می‌کند.

سال گذشته تعدادی ون تاکسی‌رونمایی شد اما اصلاً وارد خط نشد، در حالی که بخشی از پول این ون تاکسی‌ها از سوی شهرداری پرداخت شده بود و باید آنها را تحویل می‌گرفت اما این اتفاق نیفتاد و یک ضربه به اعتماد مردم در رابطه با توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر وارد شد. امسال در بودجه حمل‌ونقل عمومی شهرداری تهران، عدد قابل توجهی برای این کار دیده شده است، اما اینکه چه میزان از آن جذب و وارد خطوط شود، به عملکرد شهرداری بستگی دارد.

شورای شهر تهران مسئول نظارت و پیگیری بر عملکرد شهرداری است، هر چند شهرداری مجری این کار است اما شورا هم مرتب توسعه و بهبود وسایل حمل‌ونقل عمومی را پیگیری خواهد کرد و آن را به مردم گزارش می‌دهد تا شهرداری بیش از پیش موظف به انجام وظیفه‌اش باشد.

مطالبه پایتخت‌نشینان برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی بحق است. امیدواریم تغییر و تحولی در این زمینه انجام شود و بودجه اختصاص یافته اقداماتی را رقم بزند که ارتقای کیفیت استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی برای شهروندان ملموس باشد.