مهسا گربندی
پرونده
ترافیک شهری

بررسی برنامه‌های رفع مشکلات ترافیکی در گفت‌وگو با معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران

سال‌هاست مشکلات حمل‌ونقل عمومی تهران شهروندان را عاصی کرده، هرچند راهکارهای بسیاری از سوی کارشناسان ارائه شده است و چندین مسئول هم به سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران آمده و وعده حل این مشکلات را داده‌اند، اما در نهایت کمبود واگن‌های مترو و اتوبوس‌های شهری مانع به نتیجه رسیدن کارها شده است. بدتر اینکه هر روز ترافیک سنگینی در خیابان‌ها و اتوبان‌های پایتخت ایجاد می‌شود و پایتخت‌نشینان را ساعت‌ها در معابر متوقف نگه می‌دارد. مشخص نیست چه زمانی قرار است این بیماری مزمن شهری درمان شود، به همین منظور «جوان» با محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران گفت‌وگو کرده است.

رضا دهشیری | جوان

ظرفیت تکمیل است!

محسن هرمزی: در دنیا، مجتمع‌های تجاری، مسکونی و پزشکی که با عموم مردم سروکار دارند، موظف هستند بخشی از پارکینگ خودشان را به شهر اختصاص دهند اما چنین قانونی در کشور ما وجود ندارد

۷۲ هزار تاکسی در تهران داریم اما کمتر از نصف آنها سرویس می‌دهند

۳۴٪ ترافیک در خیابان میرداماد به دلیل گشتن به دنبال جای پارک است

۷۹۱ واگن جدید مترو وارد ناوگان حمل ونقل خواهد شد

۱۱۳ واگن قطار ملی تا دو سال آینده به تولید می‌رسد

۱۸ ماه آینده اولین ایستگاه‌های تراموا افتتاح می‌شود

یکی از مسائل مدیریتی در تهران، آمدوشدهای درون‌شهری است، اما شهروندان در این زمینه با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستند. اگر آنها قصد تردد از خیابان‌ها و اتوبان‌ها را داشته باشند، با ترافیک سنگین مواجه می‌شوند، اگر هم وسایل حمل‌ونقل عمومی از جمله مترو را انتخاب کنند، ازدحام جمعیت کلافه‌شان می‌کند. چه زمانی قرار است این مشکل حل شود؟

موضوع حمل‌ونقل یک موضوع چندوجهی است. شاید اصلی‌ترین دلیل ترافیک در سطح شهر، تولید خودروی جدید، بدون در نظر گرفتن اسقاط خودروهای قدیمی باشد. شهرداری تهران هیچ اختیاری در این زمینه ندارد و اصلاً نمی‌داند که روزانه چه تعداد آمار از خودروی نو، شماره‌گذاری شده و وارد شهر می‌شود. این پرسش مهمی است که آیا به همان میزان خودروی تولیدشده، خودروی فرسوده از رده خارج می‌شود؟ پاسخ «نه» است. بدتر اینکه شاهد رقابت خودروسازانی هستیم که هر کدام قصد دارند خودروی بیشتر، تولید و وارد بازار کنند تا آمار فروش خود را بالا ببرند. عده‌ای هم به دنبال واردات خودرو هستند، اما هیچ کدام از اینها به فکر وضعیت ترافیک شهر و اسقاط خودروهای فرسوده نیستند.

متأسفانه شهر تبدیل به پارکینگ متحرک خودرو شده است. هر چقدر مدل حمل‌ونقل ایجاد می‌شود و اقداماتی صورت می‌گیرد، باز هم مشکلات رفت‌وآمد در شهر تسهیل نمی‌شود. «شهرداری» و «دولت» اساساً کجای این ماجرا هستند و دستگاه‌های ذی‌ربط چه وظیفه‌ای دارند؟

اقدامات در حوزه حمل‌ونقل، زمانبر است اما همه دستگاه‌ها و ارگان‌های مربوط باید نسبت به آن احساس مسئولیت داشته باشند و سهم خود را در ترافیک ایجادشده بپذیرند. مثلاً عمده دانشگاه‌هایی که در مرکز طرح ترافیک قرار دارند، کلاس‌های خود را فقط در چند روز خاص هفته تشکیل می‌دهند! چرا کلاس‌های این دانشگاه‌ها شناورسازی نمی‌شود تا بار ترافیکی را کم کند؟ این یک مثال کوچکی از بی‌توجهی‌ها نسبت به ترافیک شهرمان است. به طور حتم اگر هر کسی، هر سازمانی و هر دستگاهی بخشی از کار را بر عهده بگیرد و به وظایف خود عمل کند، مشکل ترافیک در سریع‌ترین زمان ممکن حل می‌شود.

شما در جایگاه یک مقام مسئول، ایرادات را می‌بینید و راهکارهای آن را هم می‌دانید، پس می‌توانید جلسات متعددی با مسئولان سایر سازمان‌ها و دستگاه‌ها بگذارید و درصدد حل آنها باشید.

بله درست است، این کار انجام خواهد شد، اما رسانه می‌تواند و باید کنار مسئولان قرار بگیرد تا مشکلات حل شود. قانون تکلیف را مشخص کرده است که یک تعداد خودروی فرسوده از رده خارج شود. وقتی به قانون عمل نمی‌شود، باید از مسئولان مطالبه شود. ما در مورد توسعه حمل‌ونقل عمومی وظیفه داریم و بدهکار مردم هم هستیم. باید در حوزه تاکسی و اتوبوس یک حمل‌ونقل ترکیبی و متوازن برای شهروندان ایجاد کنیم تا زمینه سفر برای‌شان به صورت شفاف و بدون دردسر فراهم شود، یعنی هر شهروند از در خانه تا ایستگاه مترو، دسترسی به تاکسی یا اتوبوس داشته باشد و این موارد برایش تسهیل شود، اما باید به موارد دیگری نیز توجه شود؛ اینکه «آموزش» و «فرهنگ سازی» هم بسیار مهم است. برخی شهروندان سهم خود را در این ترافیک مهم نمی‌دانند و می‌گویند وظیفه دولت و شهرداری است که مشکل ترافیک را حل کنند. حتماً یادتان هست که در دوره کرونا ترافیک بسیار کم شده بود چراکه همه به سمت استفاده از کسب‌و کارهای الکترونیکی رفته بودند، اما شاهد آن هستیم که بسیاری از افراد در دوران پساکرونا حتی برای خرید یک نان هم با ماشین می‌روند و می‌آیند. اگر سراغ مدل‌های جدید کسب‌و کار برویم، بسیاری از مشکلات حل می‌شود. از طرفی بررسی‌ها نشان داده که در برخی نقاط شهر، ترافیک‌های شبانه ناشی از دوردورهای اضافی است. در هیچ جای دنیا اینگونه فرهنگ استفاده از وسیله شخصی را نداریم. اگر دو بزرگراه همت دیگر هم بسازیم، باز هم ترافیک ایجاد می‌شود. یک موضوع دیگر نیز خودروهای تک‌سرنشین است که هر روز تعداد زیادی از این خودروها در شهر تردد دارند. به طور حتم اگر بتوان بخشی از خودروهای تک‌سرنشین را کم کرد، کمک بزرگی به ترافیک تهران شده است.

البته تاکسی‌های تک‌سرنشین زیادی هم در شهر تردد می‌کنند، در صورتی که این تاکسی‌ها باید مسافر سوار کنند!

بله همینطور است. بیش از ۷۲هزار تاکسی در تهران داریم که کمتر از نصف آنها سرویس می‌دهند. یکی از برنامه‌های ویژه ما تا دو سال آینده این است که تاکسی‌هایی را که برقی می‌کنیم، حتماً مشخصاً تاکسی هدف شوند. قرار نیست یک شخص، تاکسی داشته باشد، از رانت و مزایا استفاده کند اما کارهای شخصی خود را انجام دهد و مسافری را سوار نکند.

اگر شرایط حمل‌ونقل عمومی بهبود یابد و تعداد قطارها و اتوبوس‌ها بیشتر شود، به مرور زمان استقبال برای استفاده از آنها نیز بیشتر خواهد شد. به این ترتیب تعداد خودروهای تک‌سرنشین کمتر می‌شود.

مردم استقبال می‌کنند، اما ما دچار عقب‌ماندگی از سال ۹۵ بوده‌ایم؛ اینکه از ابتدای ۹۶ تعداد ایستگاه‌ها بیشتر شد اما سرفاصله قطارها کمتر شده بود. مثلاً در ایستگاه خط ۷، سه دقیقه سرفاصله قطارها بیشتر شد. اینها نارضایتی می‌آورد.

برای همین است که شهروندان به جای خوشحالی از افتتاح ایستگاه‌های جدید، ناراحتند که تعداد قطارها کم است و باید زمان زیادی را منتظر قطار بمانند و در واگن‌ها با فشار جمعیتی مواجه می‌شوند.

بله اما اقداماتی انجام شده است، مثلاً اینکه با همکاری‌های دولت تکلیف ۶۳۰دستگاه واگنی که از سال ۹۵ معطل مانده بود، مشخص شد، حتی تعداد آن به ۷۹۱واگن افزایش پیدا کرد. در کنار این ۷۹۱واگن، تولید ۱۱۳واگن ملی را که در تاریخ متروی تهران بی‌نظیر بوده است، در دستور کار قرار دادیم. اینها امکانی را ایجاد خواهد کرد که جهش بزرگی در حوزه واگن و ناوگان داشته باشیم.

شهروندان چه زمانی می‌توانند ثمره این اقدامات را ببینند؟

شهروندان از سال آینده و به مرور زمان ثمره این اقدامات را خواهند دید.

مشکلاتی چون نبود جای پارک نیز سبب بیشتر شدن ترافیک می‌شود، چراکه رانندگان باید زمان زیادی را در خیابان‌ها بمانند و دنبال جای پارک بگردند. در این زمینه اقدامی انجام خواهد شد؟

بله. مثلاً در خیابان میرداماد بیش از یک‌سوم ترافیک به این دلیل است که خودروها دنبال جای پارک می‌گردند. اگر پارک حاشیه‌ای هوشمند شود و حتی به این راهکار برسیم که رانندگان با اپلیکیشن، جای پارک رزرو کنند، بخشی از ترافیک این نقاط کنترل خواهد شد، به همین منظور قصد داریم قواعد جدیدی تعریف کنیم چراکه دیگر با نسخه‌های گذشته نمی‌شود کار کرد. همچنین قصد داریم پارکینگ‌ها را گسترش دهیم. در حالی که در دنیا، مجتمع‌های تجاری، مسکونی و پزشکی که با عموم مردم سروکار دارند، موظف هستند بخشی از پارکینگ خودشان را به شهر اختصاص دهند، اما چنین قانونی در کشور ما وجود ندارد. تا جایی که می‌بینیم هر کجا که مجتمع تجاری یا مجتمع پزشکان است، تابلو زده‌اند که اینجا پارکینگ اختصاصی است! یعنی ساختمان‌هایی که از شهر منتفع می‌شوند، هیچ خدمتی به آن نمی‌دهند و بدتر اینکه هزینه و بار مازاد هم روی دوش شهر اضافه می‌کنند، بنابراین باید به سمت تعریف قواعد جدید برویم.

قرار بود تراموا بیاید. اولین افتتاحیه چه زمانی و در کدام مسیرها خواهد بود؟

اساساً ما در حوزه حمل‌ونقل با شبکه حمل‌ونقل روبه‌رو هستیم. این شبکه دربرگیرنده استخوان‌بندی اصلی که مترو است و بعد از آن، اتوبوس و تاکسی می‌باشد. یکی از متدهای حمل‌ونقل توسعه‌یافته «تراموا» است که هم در اروپا و کشورهای همسایه به این سمت رفته‌اند. «تراموا» هزینه پایین‌تر و بهره‌وری بالاتری دارد. همچنین عمر مفید اتوبوس‌های‌مان بین پنج تا هفت سال است که بعد از هفت سال فرسوده می‌شود اما عمر مفید «تراموا» ۳۰سال است، بنابراین به جهت حفظ سرمایه‌ها و دارایی‌ها باید سراغ حمل‌ونقل ارزان‌تر و بهتری برویم. آنچه درباره تراموا دنبال می‌کنیم، در طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران بررسی شده است، یعنی مشاوران ما بر اساس مصوبه ۱۵۶ شورای عالی ترافیک، این طرح را طی یک سال به‌روزرسانی کرده‌اند. مصوبات ۱۵۶ و ۱۷۵ شورای عالی ترافیک شهرداری‌ها را مکلف کرده است طرح جامع حمل‌ونقل شهر تهران را که در گذشته تهیه شده بود، به‌روزرسانی کنند، برای تحقق این امر، یک سال است سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران قراردادی با کنسرسیومی (شرکتی بزرگ، متشکل از چند شرکت) منعقد کرده است تا به‌روزرسانی طرح جامع انجام شود. در حال حاضر مطالعات این طرح به اتمام رسیده و به زودی آن را به شورای عالی ترافیک کشور ارسال می‌کنیم. بر اساس مطالعات انجام شده سه کریدور، شرایط اجرای تراموا را دارند که شامل پایانه شرق جدید تا تهرانسر، جنت‌آباد تا میدان فاطمی و مسیر تردد اتوبوس‌های بی‌آرتی در بزرگراه اشرفی‌اصفهانی است. این مطالعات برای انجام مشورت و نظارت در اختیار شورای شهر تهران قرار می‌گیرد و شورای عالی ترافیک به عنوان مرجع اصلی، موضوعی که در دستور کار داریم، وضع مقررات جدید و تغییر در طرح موجود ترافیک است که آن را تا پایان سال عملیاتی می‌کنیم. امیدواریم با اجرایی‌شدن آن، مدیریت بهتری در محدوده‌های ترافیکی شاهد باشیم. اما اجازه دهید موارد آن به طور دقیق مشخص شود و طی دو ماه آینده پاسخ این سؤال را بدهم.

قرار است با آقای شهردار به چین بروید. در این سفر چه اقداماتی در حوزه ترافیک و حمل‌ونقل انجام خواهد شد؟

توسعه «حمل‌ونقل عمومی»، «برقی‌سازی ناوگان» و نیز «هوشمندسازی» از جمله اهداف این سفر خواهد بود. در این سفر تفاهمی در مورد اجرای خط ۸ و خط ۱۱ تهران خواهیم داشت. علاوه بر آن، بازدید و بررسی اتوبوس و خودروهای برقی با چند کارخانه چینی که قرار است تأمین خودروی برقی را انجام دهند نیز در دستور کارمان است تا بتوانیم پیش از اتمام سال، اتوبوس‌های برقی جدیدی را وارد کنیم. همچنین درباره پیگیری تفاهم‌ها و قراردادهای پیشین در طول این سفر نیز اقداماتی نظر نهایی را خواهد داد. بعد از تأیید طرح از سوی شورای عالی ترافیک، وارد فاز نخست اجرای طرح می‌شویم. امیدوارم تا سه ماه آینده این کار وارد فاز عملیاتی شود.

چه زمانی اولین ایستگاه‌های تراموا افتتاح می‌شود؟

زیرسازی خطوط و همچنین سفارش و آماده‌سازی واگن‌ها، حدود دو سال طول می‌کشد، البته تا سه ماه آینده وارد فاز عملیاتی پروژه می‌شویم، اما اولین افتتاحیه ۱۸ماه آینده خواهد بود.

تراموا چقدر می‌تواند در کم‌کردن ترافیک مؤثر باشد؟

اولین خط درنظر گرفته‌شده برای تراموا مسیر تهرانپارس- آزادی است و سالانه بیش از ۳۳میلیون سفر با اتوبوس در این خط انجام می‌شود. اگر این سفرها با تراموا انجام شود، حتماً ترافیک کمتر خواهد شد، اما نمی‌توانم عدد دقیقی از میزان کاهش ترافیک بگویم، چراکه گراف‌های ایستگاه‌ها و تعداد آنها به صورت دقیق مشخص نیست و بر اساس شبیه‌سازی انجام شده است.

گفته بودید «طرح ترافیک تهران» تغییر خواهد کرد. چه تغییری در آن ایجاد می‌شود؟

انجام خواهد شد. گشایش «LC»(اعتبار اسنادی) برای اجرایی‌شدن قرارداد ۶۳۰واگن قطار عملیاتی خواهد شد و این به معنای تزریق مالی به این ابرپروژه تأمین ناوگان است. بر اساس توافق طرفین و پذیرش طرف خارجی، تعداد این واگن‌ها به طور قطعی به ۷۹۱واگن افزایش یافته است. قرار است رایزنی‌هایی نیز برای افزایش سقف قرارداد ۷۹۱واگن به هزارو ۵۰ واگن انجام شود و امید داریم اولین سری از واگن‌های مورد تفاهم تا سال آینده به ناوگان متروی تهران افزوده شود و به تدریج با افزایش مشارکت تولیدکننده داخلی، آخرین سری از این واگن‌ها با مشارکت ۵۰درصدی تأمین‌کننده ایرانی ساخته شود و به بهره‌برداری برسد.

کمبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی در منطقه ۲۲ تهران، ساکنان این منطقه را با مشکلات بسیار زیادی مواجه کرده، این در حالی است که هنوز بسیاری از برج‌های این منطقه خالی از سکنه است و به طور حتم با سکونت همه ظرفیت این خانه‌ها، مشکلات بیش از پیش خواهد شد. در این زمینه قرار است کاری انجام شود؟

اگر منطقه ۲۲ به ظرفیت خودش برسد و همه افراد در خانه‌های ساخته‌شده ساکن شوند، تهران قفل خواهد شد. این مسئله خیلی مهمی است که باید به آن توجه شود. در دوره مدیریت شهری پیشین مجوز ساخت‌وساز داده شد، بدون اینکه به حمل‌ونقل عمومی این منطقه توجهی کنند. باید بگویم که ما ویراستار وضع قواعدی بودیم که عده‌ای در دوره گذشته انجام داده‌اند. شهرداری در یک دوره دنبال این بوده که فقط فروش تراکم و عوارض داشته باشد، سازنده دنبال این بوده که از ۲۰ به ۳۰طبقه برسد و هیچ کس هم به فکر مردم نبوده چراکه حمل‌ونقل در منطقه ۲۲ هیچ پیشرفتی نداشته است. در منطقه ۲۲ غیر از ایستگاه چیتگر، ایستگاه دیگری نداریم در صورتی که توسعه متوازن منطقه باید همزمان با حمل‌ونقل اتفاق بیفتد. این مشکلات را می‌دانیم و برایش راهکار داریم و نسبت به آن بی‌تفاوت نیستیم، برای همین است که خط ۱۰ را افتتاح کردیم و پیش‌پرداخت ۳هزارو ۳۰۰میلیاردی آن را نیز انجام داده‌ایم. هفته گذشته علاوه بر خط ۱۰، ساخت شش ایستگاه دیگر را نیز شروع کردیم مانند ایستگاه‌های المپیک، اتریش و جنت‌آباد. ما به مشکلات منطقه ۲۲ توجه داریم و کارهای مربوط به آن را هم شروع کرده‌ایم اما به ثمر رسیدن آن خلق‌الساعه نیست.

ممنون از وقتی که برای این گفت‌وگو گذاشتید. در پایان اگر نکته‌ای هست که سؤال در رابطه با آن پرسیده نشده است، بفرمایید.

ما در حوزه حمل‌ونقل نیاز به همراهی شهروندان، سازمان‌ها و دستگاه‌های مرتبط داریم، اما برخی رسانه‌ها این موضوع را این‌گونه تعبیر کرده‌اند که شهرداری تهران گفته دست‌مان بالاست! در صورتی که همه ما در یک فضا زندگی می‌کنیم، بنابراین باید هماهنگ و همراه باشیم. تمام تلاش‌مان این است که اقدامات خوبی در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک انجام دهیم تا عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم.

زیرذره‌بین

توسعه‌نیافتگی حمل‌ونقل در منطقه ۲۲ پایتخت

ساختمان‌های زیادی را در منطقه ۲۲ تهران ساخته‌اند، بدون اینکه توجهی به توسعه حمل‌ونقل آنجا داشته باشند. امروز حدود یک‌سوم جمعیت در این ساختمان‌ها ساکن شده‌اند اما اگر روزی برسد که همه این خانه‌ها پر شود، یک فاجعه ترافیکی دیگر ایجاد خواهد شد. هیچ کس به فکر شرایط رفت‌وآمد ساکنان این خانه‌ها نبوده است. هر چقدر که توانسته‌اند در این نقطه از تهران، ساخت‌وساز بی‌رویه انجام داده‌اند، بدون اینکه سیستم‌های حمل‌ونقل موردنیاز آن را توسعه دهند، به همین دلیل است که امروز ساکنان چیتگر از کمبودهای وسایل حمل‌ونقل گلایه دارند و با سختی‌های آن دست و پنجه نرم می‌کنند.

قرار است منطقه ۲۲، صاحب سه خط جدید مترو شود. به گفته شهردار این منطقه، با راه‌اندازی خطوط ۹، ۱۰ و ۱۱ و همچنین وجود خط ۵، این منطقه پهناور تهران از چهار خط مترو برخوردار خواهد شد. هر چند خبر احداث ایستگاه‌های جدید در آینده، نویدبخش بهبود شرایط سفر درون‌شهری ساکنان این منطقه است، اما کیست که نداند راه‌اندازی هر ایستگاه متروا ز کلنگ‌زنی تا به بهره‌برداری رسیدن آن، چندین سال به طول می‌انجامد که نمونه‌های آن نیز به وفور دیده شده است. باید علاوه بر توسعه خطوط مترو در منطقه ۲۲، توسعه خطوط اتوبوس و ایجاد ایستگاه‌های تاکسی نیز در دستور کار مدیران شهری قرار گیرد تا هر چه سریع‌تر مشکلات ساکنان این منطقه برطرف شود.