

## حمل و نقل عمومی در تهران

نویسنده فریدون غریب

بیست نهم خرداد هشتاد و هفت

وضعیت رفت و آمد در بسیاری شهرهای بزرگ ایران نشانگر کمبود های جدی است. علاوه بر عدم کفایت شبکه ی راه ها و نقص اجرای قوانین راننده گی، شهر های بزرگ همچنین با کمبود وسایل کافی رفت و آمد و سیستم حمل و نقل عمومی مواجه اند. این کمبود که در کل ایران وجود دارد در تهران به بهترین شکلی مشهود است: قبل از هر چیزی اما باید وضعیت عمومی رفت و آمد و سپس خدمات عمومی رفت و آمد مسافران را تشریح نمائیم.

تهران در سطحی تقریبی ۸۰۰ کیلومتر مربع گسترش یافته و تراکم جمعیت این شهر روزانه بین ۹ تا ۱۱ میلیون نفر در نوسان است و تعداد اتومبیل ها تقریباً به ۲/۵ میلیون می رسد. در واقع به نسبت هر ۱۱ نفر یک خودرو وجود دارد. در بسیاری از کشورهای صنعتی به نسبت هر ۴ نفر ۱ خودرو وجود دارد.

رفت و آمد ماشینها در تهران برای شهروندان بمرور بیک کابوس وحشتناک تبدیل شده و پاسخ به ضرورت اقدامات اصلاح کننده سیستم حمل و نقل شهری یک نیاز فوری است، پاسخی که اما از سرعت سریع گسترش شهر تهران عقب مانده است. گنجایش کنونی خیابانها در اثر تردد تعدادی زیاد اتومبیل که اکثر آنها با یک یا دو سرنشین در حرکتند سریعاً تکمیل و باعث کلیومترها ترافیک می گردد و در نتیجه مردم در حال آمد و رفت بناچار باید متحمل اتلاف وقت و فشار عصبی در خیابانها گردند. در این وضعیت، مصرف سوخت موتوری نیز بی حد و اندازه بالا می رود به افزایش آلودگی هوا و خطر سلامتی ساکنین تهران منجر می گردد. اگر در یک روز میزان کار مفید موتورهای روشن در نظر گرفته شود می توان مقدار آنرا به ۹/۵ میلیون ساعت تخمین زد و بر عکس، مقدار زمانی که موتور ماشینها روشن، اما ماشینها یا با موتور روشن در ترافیک ایستاده و یا اینکه بایستی بدنبال پارکنیک بگردند به ۲۵ میلیون ساعت در یک روز هم می رسد. از مقایسه این دو رقم می توان به این نتیجه ی آشکار رسید که از ۴۴/۵ میلیون ساعتی که موتور ماشینها روشن هستند تنها ۴۴٪ آن واقعا برای رفت و آمد ضروری و مفید است و بقیه ی ۵۶٪ باقی را اتومبیل ها یا در ترافیک مانده یا بدنبال پیدا کردن پارکنیک بوده اند که غیر ضروری هم مواد سوختی را به مصرف رسانده و هم بی حد و اندازه در آلودگی بیشتر هوا موثر بوده اند.

بدین ترتیب از نقطه نظر اقتصادی می توان چنین برداشت کرد که از ۱۰/۲ میلیون لیتر مصرف روزانه ی بنزین تنها ۴/۵ میلیون لیتر بنزین به مصرف مفید می رسد و بقیه حتی بیش از مقدار مصرف شده یعنی ۵/۷ میلیون لیتر بنزین عملاً بهدر می رود.

در این رابطه قابل ذکر است که مصرف سالانه ی بنزین، بمقدار ۵۵۰ میلیون دلار مشمول سوبسید دولتی می گردد. پس باز هم می توان نتیجه گرفت که تنها نیمی از این مبلغ و عبارتی تنها ۲۴۲ میلیون دلار این سوبسید نتیجه بخش به مصرف می رسد و ۳۰۸ میلیون دلار دیگر بدون هیچ فایده ای به هدر می رود.

مصرف بالای روزانه ی بنزین بحدی است که سالانه ۴۵۹۰۰۰ تن مواد زائد از خود بر جای گذاشته و بی دلیل نیست که

تهران از نقطه نظر آلودگی هوا در مقایسه با دیگر شهرهای جهان به نحو شرم باری در مرتبه ی سوم قرار دارد. همچنین طبق یک آمارگیری (۲۰۰۳) در سطح تهران، از ۲/۵ اتومبیل که در این شهر در حال رفت و آمد هستند تقریباً ۵۳٪ آنها عمرشان به بیش از ۱۵ سال می رسد و همین کهنه گی ماشین ها عامل مضاعفی بر آلوده گی هواست .

راه حل های موجود در شهرهای بزرگ دنیا نشان می دهند که می توان به لحاظ کمی و کیفی شرایط بهتری برای وضعیت رفت و آمد مهیا نمود، تعداد اتومبیل های شخصی را بحد معقولی کاهش داد و از این طریق با کاهش ترافیک، شرایط راحت تری برای تردد موتوری ایجاد کرد. البته در اینگونه موارد بیش از هر چیز بر ساختار زیربنایی و سازماندهی بهتر رفت و آمد عمومی شهری تاکید می گردد.

تا اینجا باید روشن شده باشد که علت نابسامانی رفت و آمد در تهران در سه مسئله ریشه دارد. ۱- ناکافی بودن شبکه های راه و ترابری ۲- کمبود خدمات عمومی رفت و آمد شهری ۳- عدم ناکافی اجرای قوانین راننده گی.

## وضعیت خدمات عمومی حمل و نقل شهری در تهران

### شرکت واحد اتوبوس رانی تهران

در تهران اتوبوس رانی از سال ۱۹۲۷ وجود دارد. در همین سال مجلس لایحه قانونی تاسیس شرکت اتوبوس رانی را به تصویب رساند. بعداً مسئولیت شرکت اتوبوس رانی را یک شرکت دانمارکی بر عهده گرفت. امروزه اتوبوس رانی قاعده مند شده و اساس خدمات عمومی در تمام شهرهای ایران است .

شرکت واحد اتوبوس رانی از ادارات تابعه ی شهرداری تهران است که در حال حاضر ۵۳۵۶ اتوبوس های متفاوت در اختیار دارد که در ۲۵۸ خط اصلی و ۱۰۰ خط ویژه مسافران راجابجا می کنند. ۲۴٪ شهروندان تهرانی (۱,۵۰۰,۰۰۰ نفر) در رفت و آمد روزانه شان سوار اتوبوس ها می شوند. با این وجود سیستم اتوبوس رانی به هیچ وجه نمی تواند پاسخ گوی رشد صعودی نیاز شهروندان به امکانات رفت و آمد باشد.

در بسیاری از کشورهای صنعتی در کنار سیستم اتوبوس رانی امکانات رفت و آمد عمومی دیگر نظیر مترو و قطارهای شهری نیز وجود دارد و به نسبت هر ۱۰۰۰ نفر یک اتوبوس در حرکت است که اصولاً کمبود امکانات دیگر رفت و آمد را جبران می نمایند.

در تهران همه چیز به گونه ای دیگر است . در تهران به نسبت ۱۰۰۰۰۰۰ شهروند فقط ۴۰۰ اتوبوس قابل استفاده است و برعکس سیستم اتوبوس رانی اصلی ترین سیستم رفت و آمد شهری است.

علاوه بر این در بسیاری کشورهای قوانینی وجود دارد که متذکر می شود، اتوبوس های شهری بطور متوسط بعد از هر ۵-۶ سال کهنه محسوب می شوند و باید نوسازی شوند. در تهران برعکس به طور متوسط یک اتوبوس بعد از ۱۳ سال کهنه محسوب می شود و روزانه ۱۵ تا ۲۰٪ اتوبوس ها بدلیل نقض فنی و فرسودگی قادر به حرکت نیستند.

بخاطر سرعت کم، تاخیرهای زیاد، حرکت آزاردهنده، مسافرکشی بیش از ظرفیت، کمبود تجهیزات، این اتوبوس ها از نظر شهروندان امکان رفت و آمد خوبی نیستند و از اتوبوس ها فقط به این دلیل استفاده می گردد که امکانات دیگری

وجود ندارد.

## آمد و رفت با مینی بوس

این سیستم رفت و آمد حتی با وجودیکه تحت نظارت شرکت واحد اتوبوس رانی است و ۴۰۳۲ مینی بوس را تحت نظارت دارد اما متعلق به بخش خصوصی است. این مینی بوسها در ۱۱۸ خط غیرشهری حرکت می کنند و حومه را به مرکز پایتخت متصل می نمایند. میزان استفاده از این سیستم رفت و آمد تقریباً ۱۱٪ است.

## مترو

سال ۱۹۷۱ با افزایش جمعیت و تعداد اتومبیل ها در تهران، برای اولین بار حول ضرورت راه اندازی یک سیستم رفت و عمومی گسترده تر نظیر مترو و قطار شهری بحث شد و بعد از اعلام عمومی طرح مقدماتی، پروژه ی تحقیقی آن به یک دفتر مشاوره ی فرانسوی (Sofreto) واگذار گردید. تا سال ۱۹۸۱ پیشرفت کار بسیار کند بود و با شروع جنگ ایران و عراق این پروژه متوقف گردید. در سال ۲۰۰۰ بالاخره اولین خط از دو خط ساخته و گشایش یافت.

اولین خط، شمال تهران را به جنوب متصل می نماید و طول آن ۲۸/۱ کیلومتر است. دومین خط غرب تهران را به شرق وصل می کند و ۲۴/۴ کیلومتر طول دارد. با ادامه این خط کرج و مهرشهر به تهران متصل شده است. این قسمت از مسیر بطول ۴۱/۵ کیلومتر روی سطح زمین قرار دارد. بطور متوسط در این مسیرها ۱۰٪ نیاز رفت و آمد تامین می شود. امید می رود با ایجاد خط سومی ۳۳٪ از رفت و آمد روزانه توسط سیستم مترو تامین گردد.

## تاکسی رانی

سال ۱۹۲۸ اولین تاکسی ها با اتومبیل فورد Ford 20 B-B در تهران حرکت کردند. امروزه ۳۰۰۰۰ تاکسی در این شهر حرکت می کند. در تهران البته دلیل تقاضای زیاد و کمبود امکانات رفت و آمد عمومی روش کار تاکسی ها هم تغییر کرده و بجای انتظار در ایستگاه تاکسی و سوار کردن مسافری، آنها در کل شهر حرکت می کنند تا مسافرانی که اتوبوس ها ظرفیت انتقال آنان را نداشته را یافته و جابجا نمایند. بعبارتی تاکسی ها درشکار مسافران حرکت می نمایند. این مزیدی بر علت است که خیابانها همواره لبریز از جمعیت و رفت و آمد مسافری با هرج و مرج توأم باشد.

در سال ۱۹۸۱ یک آژانس تاکسی تاسیس گردید. این شرکت خصوصی بنیانگذاری شده است و تحت تنظیمات شهرداری تهران قرار دارد که در حوزه وظایف آن تعیین قیمت ها و رسیدگی به تخلفات قانونی قرار دارد.

هر راننده تاکسی باید صاحب ماشین هم باشد. بخاطر کمبود وسائل رفت و آمد راننده گان تاکسی مجازند تا ۵ نفر مسافر را با هم جابجا کنند. ۱۰٪ شهروندان تهرانی از چنین امکاناتی برای تردد استفاده می نمایند.

## مسافرکشی با ماشین شخصی „Jitney“

اوائل دهه ۸۰، هنگامیکه جمعیت تهران در اثر جنگ با عراق و افزایش تعداد مهاجرین جنگی و همچنین تداوم مهاجرت روستائیان به شهر به اوج رسید، وضعیت حمل و نقل عمومی هم به وخامت گرائید، چرا که در این بخش از خدمات، توان مالی و سرمایه گذاری کم بود. علاوه بر این تحریم اقتصادی برای صنایع ماشین سازی داخلی تدارک قطعات یدکی از خارج برای اتوبوس ها و ماشین ها را که وابسته بدان بودند مشکل ساخته بود. بدین ترتیب تولید ماشین

با رکود مواجه و سهمیه قطعات یدکی برای تاکسی ها هم محدود شد. در حالیکه از یک طرف کمبود امکانات رفت و آمد عمومی وجود داشت، از طرف دیگر نیاز به این امکانات رو به افزایش بود و نتایج اسفبار اقتصادی و اجتماعی جنگ پدیدار شده و بیکاری و فقر رو به گسترش گذارده بود. پس همه اینها باعث می گردید که بسیاری از بیکاران و شاغلین که درآمد هایشان ناچیز و برای گذران زندگی کفاف نمی کرد، آخرین ذخایر خود را صرف تهیه و راه اندازی ماشینی کنند که بتوانند با آن مسافری را در سطح شهر جابجا نمایند و از این راه درآمدی داشته باشند. پیدایش جدید این وسیله ی رفت و آمد بنام „Jitney“ یا مسافرکش شخصی محدود به تهران نبود و به سرعت به سایر شهر ها هم گسترش یافت .

امروزه تعداد این ماشین های شخصی که به مسافرکشی مشغولند در سطح تهران به ۲۰۰۰۰ تخمین زده می شود. با وجودیکه اینها نقش مهمی را در انتقال مسافری دارند اما از طرف دیگر بار آشفته گی ترافیک را افزایش می دهند. اینها بی توجه به جریان حجم و شتاب حرکت ماشین ها؛ چه رسد به قوانین راننده گی هر جا دلشان بخواهد توقف کرده تا مسافر را سوار یا پیاده نمایند. علاوه بر این بدلیل اینکه اینها نه وابسته به سازمانی هستند و نه اینکه در ادارات رسمی ثبت شده هستند، پیگیری قانونی تخلفات راننده گی شان هم بسادگی ممکن نیست . با وجودیکه قانونا نیز اتومبیل های شخصی مجاز به نقل و انتقال مسافری نیستند، اما ادارات مسئول مربوطه غالبا این نقض قانون را نادیده می گیرند. در مجموع ۱۰٪ مسافری از این وسیله ی حمل و نقل استفاده می نمایند.

### **خصوصی سازی در بخش خدمات عمومی رفت و آمد شهر**

پیشنهاد خصوصی سازی در بخش خدمات عمومی رفت و آمد در کلیه شهرها به بحث گذارده شده است. در سومین برنامه ۵ ساله ۲۰۰۱-۲۰۰۵ اجرای طرح خصوصی سازی توصیه شده است. اساسا برای مدیریت حمل و نقل شهری سه فاکتور تعیین کننده است: **مالکیت**، **مدیریت** و **فاکتور سوم هم کنترل** است. مالکیت و مدیریت را دولت در نظر دارد به بخش خصوصی واگذار نماید، بخشی که بیشترین خبره گی را دارد و برعکس، کنترل باید همچنان در اختیار دولت قرار داشته باشد. علاوه بر این قرار است سوبسیدهای دولتی که تا بحال در اتوبوس رانی بی نتیجه به مصرف رسیده از این پس در اختیار تعاونی های غیردولتی مسئول قرارگیرد. بنابراین اتوبوس رانی همچنان مورد حمایت سوبسید های دولتی قرار خواهد داشت ولی اداره ی آن توسط بخش خصوصی سازماندهی می شود.

هدف خصوصی سازی سیستم خدمات رفت و آمد شهری انجام اقدامات کمی و کیفی بمنظور انجام بهتر خدمات می باشد. همچنین تقلیل دادن مخارج تعمیر و ایجاد محل کار (به نسبت هر اتوبوس سه محل کار) در نظر گرفته شده است. گروه های خصوصی که با تعاونی ها همکاری نمایند باید تشکیل و تشویق شوند و مطابق مشارکت شهروندان در سهام بایستی خدمات مناسب هم ارائه شود و تعاونی ها تقویت گردند.

### **فرم و شرایط واگذاری اتوبوس رانی**

افراد و اشخاص باید ۴۰٪ قیمت کل اتوبوس را خودشان بپردازند بقیه یعنی ۶۰٪ مشمول سوبسید دولتی می گردد. دریافت کننده موظف می گردد طی ۷ سال در یک مسیر مشخص به انتقال مسافری بپردازد. وی خودش می تواند مسیری را که مسافری بیشتر و درآمد بهتر دارد را قبل از عقد قرارداد انتخاب نماید. در حاضر در ۵ شهر مختلف ایران

خصوصی سازی اتوبوسرانی در حال اجراست. (شیراز، یزد، مشهد، اصفهان، کرج) براساس یک ارزیابی در شیراز اکثر مسافران با خصوصی سازی موافق هستند. بهمین دلیل خصوصی سازی در ۷ شهر دیگر برنامه ریزی شده است.

## نتیجه گیری

کمبود سیستم رفت و آمد در شهرهای بزرگ ایران و همچنین خدمات عمومی اتوبوس رانی به همراه خود مشکلات عدیده ای را موجب می گردد. شهری نظیر تهران با ۹ میلیون ساکنین اش نیاز به سیستم و شبکه مترو و قطارهای شهری دارد. اتوبوس رانی در مقایسه با این سیستم ها مخارج کمتری دارد اما قادر به جوابگوی نیازهای گسترده نیست. ترمیم زیربنایی خدمات عمومی در ارتباط با اقداماتی برای ایجاد سیستم رفت و آمد گسترده امکاناتی هستند برای تقلیل آشفته گی راننده گی در تهران. اما باید خاطر نشان کرد که تراکم ترافیک در تهران ریشه در دلایل ساختاری و شبکه ی راهها و خیابانها دارد. اساسا در اجرای طرح خصوصی سازی بایستی با احتیاط عمل کرد. در ایران در این زمینه تجربه ی کافی وجود ندارد.

نویسنده: فریدون غریب (Freidoun Gharib)

ترجمه: نادر ساده

\*\*\*

## نکته ای بر ترجمه ی این مقاله:

چندسال پیش مجله ی تحقیقی فارغ التحصیلان خارجی در دانشگاه صنعتی برلین شماره ی ویژه ای در باره ی " خصوصی سازی " منتشر کرد. در این مجله مقاله ای در باره ی "حمل و نقل عمومی در تهران" نیز بچاپ رسید. نگارنده ی مقاله، فریدون غریب "خصوصی سازی" را راه حلی در انجام خدمات بهتر و ... بر می شمرد. فعالین کارگری ایران اما تا کنون با اعلام نقد خود به روند خصوصی سازی به جوانب و عواقب و تاثیرات آن بر زندگی کارگران پرداخته اند و در راستای مطالعه ی روند خصوصی سازی بویژه در حمل نقل شهری ایران، برگردان آزاد این مقاله از آلمانی به فارسی در اختیار علاقه مندان قرار می گیرد و مسئولیت هر نقص و کمبود در متن فارسی بر عهده من است. نادر ساده

منبع:

Zeitschrift für ausländische Absolventen der Technischen Universität Berlin (TU, INTERNATIONAL ,NR. 54 August 2003)