



چرا خیابان‌های تهران پر ازدحام است؟

آدرس غلط ترافیک پایتخت

گره تردد در بزرگراه‌های تهران را به‌رغم حجم کمتر خودرو، پیچیده‌تر کرده است. در این میان، «تجیل» در تکمیل شبکه بزرگراهی آن هم زودتر از آنچه در افق زمانی طرح جامع تهران قید شده است، باعث شده به تناسب افزایش عرصه تردد خودرو، «تحریک» تقاضای سفر با خودروی شخصی اتفاق بیفتد و به‌جای سبک شدن بار تردد، «نرخ استفاده از خودروی شخصی» فراتر از حد معمول افزایش یابد. شهرداران ۱۱ کشور، با توسعه مترو – نیاز اصلی تهران – و ممنوعیت احداث بزرگراه، استفاده از خودرو را کاهش داده‌اند.

مدیریت شهری تهران در طول سال‌های اخیر و به ویژه در اواخر دوره کنونی، دچار تشخیص غلط شد و این عدم تشخیص صحیح، به تجویز ناشیانه نسخه ترافیکی برای معابر پایتخت انجامید. به دنبال این تجویز ناشیانه، نسخه ناکارآمد بزرگراه‌سازی که از اوایل هزاره سوم میلادی یعنی حداقل ۱۰ سال قبل در

پنجره ایرانیان: ترافیک تهران به‌خاطر «تشخیص نادرست» علت، با شیب تندی رو به افزایش است و نسخه تجویز شده برای مهار ترافیک، چون پاسخگوی نیاز اصلی سفرهای درون‌شهری نبوده، «اثر وارونه» بر حجم عبور و مرور خودروها گذاشته است.

روزنامه دنیای اقتصاد در شماره ۳۹۴۱ خود نوشت، متولیان ترافیک «تعداد خودروهای موجود در تهران» را علت بار سنگین تردد عنوان می‌کنند. اما مقایسه «سرنانه خودرو» بین تهران و عمده ابرشهرهای جهان که تراکم جمعیتی بالاتر و شبکه بزرگراهی کمتر دارند، نشان می‌دهد در تهران به ازای هر ۱۰۰۰ نفر، ۴۷۱ خودرو وجود دارد که از «حداقل ۵۰۰ تا حدود ۸۰۰ خودرو به‌ازای هر ۱۰۰۰ نفر در شهرهای اروپایی، آمریکایی و کشورهای منطقه» پایین‌تر است. «آدرس غلط» درباره منشأ ترافیک و غفلت از الگوی موفق ابرشهرهای متراکم در مهار ترافیک،

رفته است. یک سرفصل عوارض دیگر نیز که می‌تواند به کاهش استفاده از خودرو شخصی منجر شود، عوارض سوخت است که با عاوانی نظیر مالیات بنزین در دنیا مرسوم است، اما در تهران اصلا تعریف نشده است.

شهرداری تهران و مجلس شورای اسلامی نیز در سال‌های اخیر نسبت به واقعی‌سازی نرخ عوارض سالانه خودرو و پیش‌بینی مالیات از سوخت مصرفی خودروهای شخصی عزم جدی نداشتند. شاید علت این تعلل مسئولان را باید در ناکافی بودن امکانات حمل‌ونقل عمومی جستجو کرد. به عبارت دقیق‌تر، از آنجاکه ناوگان حمل‌ونقل عمومی موجود تهران تقریباً اشباع شده و در ساعات پیک سفرهای درون‌شهری، از مرحله اشباع نیز فراتر می‌رود، عملاً امکان محدودسازی بیشتر خودروهای شخصی برای تردد در سطح شهر وجود ندارد و در نتیجه دولت، مجلس و شهرداری نیز اهمیتی در زمینه وضع قوانین بازدارنده استفاده از خودرو شخصی نداشته‌اند. به این ترتیب تجویز ناشیانه بزرگراه‌سازی با این تصور غلط که تعداد خودروها در تهران زیاد است، سبب شد طی سال‌های اخیر به جای اینکه مسئله ترافیک تهران به شکل اصولی حل شود، برای تردد خودروهای شخصی بستر و عرصه وسیع‌تری فراهم شود؛ در حالی که این مدل از مدیریت ترافیک از اوایل هزاره سوم در دنیا به کلی منتهی و منسوخ شده و به جای آن، ابرشهرهای دنیا توسعه مسیرهای مترو و پیاده‌رو را جایگزین پروژه‌های بزرگراه‌سازی کرده‌اند. به این ترتیب، نتیجه‌گیری مدیران شهری از وضعیت ترافیک، همیشه به «ساخت خیابان و بزرگراه» و صرف هزینه‌های نجومی برای «میدان دادن به تردد خودروهای شخصی» منجر شده، درحالی‌که «محصول» این تصمیم طبق شواهد، آمارهای رسمی و پیش‌هشدارهای کارشناسی، معکوس بوده و به نقض غرض منجر شده است؛ تا جایی که حجم تردها به چهار برابر معیار رسیده و طبق اعلام پلیس، ساخت بیش از این میزان باز هم می‌تواند تحریک تقاضای سفر با خودروی شخصی را به همراه داشته باشد و ترافیک را پیچیده‌تر کند.

همچنین معادل ۹۴ درصد آنچه که باید در طول ۲۰ سال منتهی به سال ۱۴۰۴، «بزرگراه جدید» در تهران ساخته می‌شد، طی یک دهه اخیر احداث شده است. در طرح جامع شهر تهران، افق زمانی برای ایجاد و تکمیل شبکه بزرگراه‌های شهر تهران، سال ۱۴۰۴ تعیین شده است که تا آن زمان، باید حدود ۵۵۰ کیلومتر شبکه بزرگراهی در تهران ایجاد شده باشد. اما تعجیل مدیران در ساخت بزرگراه بدون توجه به جدول زمانی و هدف پیش‌بینی شده در طرح جامع تهران، طول شبکه فعلی را به ۵۲۰ کیلومتر رسانده است. حرکت منطقی با خط‌کش طرح جامع تهران، می‌توانست جلوی ازدحام خودرو در خیابان‌ها را بگیرد و این حجم سنگین تردد را بین سال‌های آتی، توزیع کند. از سوی دیگر، شهرداری برای سال جاری، ساخت ۱۶ کیلومتر از ۳۰ کیلومتر بزرگراه باقی‌مانده را در دستور کار قرار داده است که به این ترتیب، شبکه، خیلی زودتر از آنچه باید ساخته شود، تکمیل خواهد شد. این در حالی است که دولت‌های محلی ابرشهرها سال‌هاست برای ساخت و توسعه معابر سواره‌رو، با «ملاحظه و احتیاط کامل» تصمیم‌گیری می‌کنند و به جای آن، سرمایه‌گذاری‌های شهری را بر توسعه مترو و مسیرهای پیاده‌رو، پایه‌ریزی کرده‌اند.

تجربه مدیریت ترافیک ۱۱ کشور

مروری بر تجربه مدیریت ترافیک در دیگر شهرهای بزرگ دنیا نشان می‌دهد راهکارهای موثری برای مهار ترافیک وجود دارد که در تهران مغفول مانده است. اجرای برنامه پنج‌ساله برای ممنوعیت تردد خودروی شخصی در مرکز شهر و سرمایه‌گذاری وسیع برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و مسیرهای دوچرخه در شهر «اسلو» پایتخت نروژ یکی از این تجربه‌هاست. همچنین مدیران شهری مادرید اسپانیا برای حل ترافیک خیابان‌های شلوغ در مناطق مختلف شهر را شناسایی کرده‌اند و قرار است این معابر تبدیل به مسیرهای پیاده‌رو شود. به این ترتیب سهم سفر با خودروی شخصی در مادرید باید از ۲۹ درصد فعلی به ۲۳ درصد کاهش یابد. تجربه کپنهاگ در دانمارک نیز ایجاد بزرگراه‌های مخصوص دوچرخه برای

دولت‌های محلی ابرشهرهای جهان به‌عنوان راهکار منسوخ شده تلقی شده و اکنون دیگر به‌عنوان راه‌حل تسهیل ترافیک استفاده نمی‌شود، در تهران مینا قرار گرفت، اما این تجویز ناشیانه در مهار و کنترل ترافیک تهران اثر وارونه گذاشت؛ به نحوی که هم آمارهای مدیریت شهری، هم گزارش پلیس راهور، هم شواهد موجود از آزار شهروندان تهرانی و اتلاف ساعت‌ها وقت مفید آنها در ترافیک سنگین این تاثیر معکوس را تایید می‌کند. مدیران حوزه ترافیک شهرداری حجم سنگین بار ترافیک پایتخت را به تعداد زیاد خودروها نسبت می‌دهند در حالی که منشا ازدحام در معابر شهر به «تعداد دفعات استفاده از خودرو» باز می‌گردد.

آمارها و متغیرهای ترافیکی تهران و مقایسه آن با نسبت‌های جهانی نیز این گزاره را تایید می‌کند که الزام ارتباطی میان تعداد خودروها و بار ترافیک نیست. برابر آخرین گزارش پلیس راهور تعداد خودروهای پلاک تهران چهار میلیون و ۱۹۳ هزار و ۹۴۶ دستگاه و شمار جمعیت پایتخت‌نشینان هشت میلیون و ۹۰۰ هزار نفر است. بر این اساس سرانه خودرو در تهران به ازای هر یک هزار شهروند، ۴۷۱ دستگاه است. این سرانه در مقایسه با بسیاری از کشورهایی که دارای شهرهای نسبتاً پرتراфик هستند، پایین‌تر است. طبق آخرین آمار انجمن جهانی تولیدکنندگان خودرو که به‌صورت عمومی منتشر شده و مربوط به داده‌های سه سال قبل است، سرانه خودرو به ازای هر یک هزار نفر در آمریکا ۷۹۰ دستگاه، در آلمان ۵۶۸، در انگلیس ۵۷۸، در کانادا ۶۳۵، در کشورهای منطقه خاورمیانه ۵۰۰ و در مجموعه کشورهای اروپایی به‌طور میانگین ۴۵۱ دستگاه است.

بنابراین سرانه خودرو در تهران نسبت به اغلب کشورها عدد بالایی محسوب نمی‌شود. از سوی دیگر تراکم جمعیت در شهر تهران نیز در مقایسه با بسیاری از ابرشهرهای دنیا پایین‌تر است و تهران از نظر تراکم جمعیت در رتبه بیست‌وپنجم جهان ایستاده است. به این ترتیب هر دو آمار سرانه خودرو و تراکم جمعیت نشان می‌دهد تعداد خودرو در تهران زیاد نیست بلکه تعداد دفعات استفاده از خودرو بالا است. آمارهای شهرداری و گزارش پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نیز نشان می‌دهد بین ۴۵ تا ۵۰ درصد از سفرهای درون شهری روزانه تهران با خودرو شخصی انجام می‌شود. برابر آخرین آمار، شمار سفرهای درون شهری روزانه تهران ۱۸ میلیون و ۶۰۰ هزار سفر است که تقریباً نیمی از این میزان با خودروی شخصی انجام می‌شود و سهم مترو به‌عنوان پراستفاده‌ترین مد حمل‌ونقل عمومی در شهرهای جهان، در تهران فقط ۱۶ درصد است.

این در حالی است که سهم خودروهای شخصی در پوشش سفرهای روزانه تهران، در دیگر ابرشهرهای جهان عیناً به مترو اختصاص می‌یابد. به عبارت دیگر حداقل ۴۰ درصد از سفرهای درون شهری در کلانشهرهای اروپایی با مترو انجام می‌شود. افزون بر این، در گزارش اخیر پلیس راهور تهران بزرگ نیز که هفته گذشته در صحن علنی شورای شهر تهران ارائه شد، به صراحت عنوان شده که بار تردد خودروهای شخصی در تهران چهار برابر ظرفیت موجود شبکه معابر پایتخت است. سردار مهماندار، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در همین گزارش تاکید می‌کند که اگر ۱۰ بزرگراه جدید هم ساخته شود، وضعیت ترافیک تهران بهبود چندانی نخواهد داشت. معنای اظهارات صریح پلیس راهور تهران این است که نسخه بزرگراه‌سازی برای ترافیک پایتخت چاره‌ساز نیست.

بر اساس این گزارش، تشخیص غلط مدیریت شهری در خصوص عامل اصلی ازدحام ترافیک در تهران موجب شده ابزارهایی که توسط شهرداری برای کنترل و محدودسازی استفاده از خودرو شخصی به کار گرفته می‌شود، در تهران کم‌اثر و ناکارآمد بوده و بود و نبود آن برای بهبود اوضاع ترافیک پایتخت فرقی نداشته باشد. یکی از این ابزارها عوارض سالانه خودرو است که در شهرهای دنیا معادل ۱۰ درصد ارزش خودرو اخذ می‌شود، اما در تهران این عوارض معادل ۰/۱ درصد ارزش ریالی خودرو بوده و نزدیک به صفر است. بنابراین کارایی اصلی این عوارض که کاهش استفاده از خودروی شخصی است، عملاً با این نرخ پایین و غیربازدارنده، از دست



مهار ترافیک است. همچنین در شهر نیویورک واقع در آمریکا، مناطق مجاز برای تردد خودروها محدودتر شده و در مقابل، نواحی مختص عابران پیاده افزایش یافته است. تجربه موفق شهر استکهلم در سوئد نیز وضع «عوارض ازدحام» است که با اجرای آن شهروندان ناچار خواهند بود بخشی از هزینه‌هایی را که به شهر تحمیل می‌کنند متناسب با میزان استفاده از خودرو شخصی در قالب عوارض بپردازند. وضع این قانون سبب کاهش ۱۸ درصدی ترافیک در استکهلم شده است. لندن، پایتخت انگلستان هم مدل دیگری از این راهکار را پیاده کرده و به‌صورت روزانه «هزینه ترافیک» از مالکان خودروهای شخصی در حال تردد در شهر را دریافت می‌کند. این عوارض از سال ۲۰۰۷ در لندن پیاده شده و تصور دولت محلی لندن این بوده که می‌توان با وضع این عوارض از افزایش ترافیک جلوگیری کرد؛ این در حالی است که راهکار مذکور به کاهش ترافیک نیز منجر شده است.

در ادبیات اقتصاد شهری نیز از این عوارض به عنوان «بهای خدمات شهری» یاد می‌شود که استفاده‌کنندگان از این خدمات باید بپردازند.

در اغلب کشورهای اروپایی علاوه بر وضع عوارض ازدحام در خیابان‌های پرتردد، نسبت به کاهش سقف سرعت مجاز در خیابان‌ها به ۵۰ کیلومتر و حتی در روزهای آلوده به کمتر از این میزان نیز اقدام می‌شود. افزون بر این، مدیریت سختگیرانه پارک حاشیه‌ای خودرو سبب شده شهروندان اغلب تمایل چندانی به استفاده از وسیله نقلیه شخصی نداشته باشند. بررسی‌ها نشان می‌دهد در اسپانیا، فرانسه، یونان، ایتالیا، پرتغال، دانمارک و نروژ، شهرداری‌ها با منابع حاصل از مالیات بنزین، ۳۲ تا ۴۶ درصد از هزینه توسعه حمل‌ونقل عمومی را تأمین می‌کنند. همچنین در سال ۲۰۰۶ مدیریت شهری سئول متوجه شد که ساخت بزرگراه‌های بیشتر پاسخ مناسبی برای از بین بردن ترافیک سنگین نیست. بنابراین مقرر شده تا سال ۲۰۳۰، استفاده از خودرو شخصی را با اراده مردم، به صفر برساند. به بیان دیگر، اهتمام سئول این است که حمل‌ونقل عمومی را طوری توسعه دهد که شهروندان نیازی به استفاده از خودرو شخصی نداشته باشند و حمل‌ونقل عمومی را برای اغلب سفرها، توسعه دهند. تهران یک مجموعه شهری متشکل از پایتخت و مجموعه شهرهای حومه است و نباید این واقعیت را در برنامه‌ریزی‌های ترافیکی نادیده گرفت. برابر آمار پلیس راهور، ۲۰ درصد بار ترافیک تهران را خودروهای شخصی حومه به تهران تحمیل می‌کنند. در صورتی که طی یک دهه اخیر مدیریت شهری و دولت نسبت به تکمیل خطوط مترو شهرهای اقماری اهتمام کرده بودند، این میزان به صفر نزدیک و یک‌پنجم بار ترافیک تهران به این ترتیب حذف می‌شد. برابر اطلاعاتی که از قیمت تمام‌شده پروژه صدر - نیایش منتشر شده است، هزینه تمام شده این دو پروژه پیوسته، حدود چهارهزار میلیارد تومان بوده است. همچنین هزینه احداث و تجهیز هر کیلومتر خط

مترو و ایستگاه نیز بین ۲۰۰ تا ۲۲۰ میلیارد تومان است. بنابراین شهرداری می‌تواند به جای تأمین مالی پروژه‌های بزرگراهی با این منابع دست کم ۲۰ کیلومتر خط مترو بسازد. این در حالی است که هزینه بزرگراه‌سازی در تراز صفر از تونل و بزرگراه طبقاتی کمتر است و بر این اساس با منابع مالی آن می‌توان بیش از این میزان بر خطوط مترو افزود. بودجه بزرگراه‌سازی پایتخت امسال ۵۰۰ میلیارد تومان و بودجه مترو ۲ هزار میلیارد تومان بوده که نسبت یک‌به‌چهار دارند. این در حالی است که با توجه به تکمیل گنجایش تهران برای معابر بزرگراهی بر اساس اهداف طرح جامع، بودجه ۵۰۰ میلیاردی برای این بخش بالا به نظر می‌رسد. همچنین گزارش پلیس راهنمایی و رانندگی در صحن شورای شهر نشان داد بسیاری از معابر بزرگراهی موجود دچار اشکال بوده و نیازمند اصلاح هندسی است. رفع این نواقص و اشکالاتی که مسبب سنگین شدن ترافیک می‌شود باید در مدیریت شهری اولویت بیشتری نسبت به ساخت بزرگراه‌های جدید داشته باشد.

دو روایت از ترافیک مهندسی شده

وجود دو فرضیه درباره عامل اصلی ترافیک فلج‌کننده تهران در هفته‌های اخیر، بر ابهامات شهروندان نسبت به ریشه این معضل افزوده است. اظهارنظر و گمانه‌زنی‌های مختلفی درباره علت تشدید ترافیک تهران طی چند هفته اخیر مطرح شده است؛ اما در این فضای غبارآلود که در آن، درباره سهم عوامل مختلف بر ترافیک توافق وجود ندارد، برخی از مدیران شهری دو فرضیه متفاوت را درباره علت تشدید ترافیک مطرح کرده‌اند که بر ابهامات شهروندان افزوده و فضا را نیز قدری ملتهب کرده است. بر اساس هر دو فرضیه، جهش صعودی بار ترافیک در چند هفته گذشته «مهندسی شده» بوده و اغراضی از ایجاد آن دنبال می‌شود. برخی از اعضای شورای شهر تصور می‌کنند قرار است عامل مصنوعی افزایش ترافیک در آینده برطرف شود تا افکار عمومی حل مشکل را به تدبیر مدیریت شهری نسبت بدهند و یک نمره مثبت در کارنامه شهرداری در پایان این دوره مدیریت شهری ثبت شود.

اما رحمت‌الله حافظی، رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شهرداری تهران درباره فرضیه دوم گفت: این طور به نظر می‌رسد که شهرداری از تشدید تصنعی ترافیک به‌عنوان ابزاری برای تحت فشار قرار دادن دولت به منظور برچیدن دائمی نمایشگاه بین‌المللی واقع در خیابان سئول و جلوگیری از برگزاری نمایشگاه در این مجتمع و همین‌طور مصلی، استفاده کرده است. این فرضیه با توجه به بی‌استفاده ماندن ثمره سرمایه‌گذاری حدود ۱۵۰۰ میلیارد تومانی شهرداری تهران در حومه شهر برای احداث مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب، قابل بررسی است. به نظر می‌رسد مدیریت شهری با هدف واگذاری یا اجاره بلندمدت شهرآفتاب، با اقدامات تصنعی گره ترافیک تهران را کورت‌تر کرده است تا نتیجه آن، جلوگیری از برگزاری تمام رویدادهای نمایشگاهی در مجتمع سئول و مصلی باشد. حافظی با اشاره به اینکه ترافیک تهران طی هفته‌های اخیر در نیمه شمالی تهران بیشتر تشدید شده است، اظهار کرد: قطعاً بخشی از این بار ترافیک به برگزاری نمایشگاه در مجتمع نمایشگاه‌های بین‌المللی مرتبط بوده است، اما قاعدتاً یک رویداد نمایشگاهی نباید ترافیک کل معابر نیمه شمالی شهر را تحت تأثیر قرار دهد. روایت دیگری از ترافیک مهندسی شده تهران نیز این روزها نقل شده است. گفته می‌شود که شهردار تهران در تغییر رئیس پلیس راهور تهران بزرگ که تقریباً یک ماه قبل رخ داد، موثر بوده است. این خبر را حافظی در توئیتر خود منتشر کرد و اگرچه هیچ‌یک از مدیران شهری تاکنون نسبت به آن واکنش رسمی نداشته‌اند، اما سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس پیشین راهور تهران بزرگ در واکنش به این موضوعات اظهار کرد: «ترجیح می‌دهم در این باره صحبت نکنم. آنچه عیان است چه حاجت به بیان است و باز کردن این مسئله شاید خیلی خوب نباشد.» در این فضای ابهام‌آلود شهروندان تهرانی همچنان در انتظار موضع صریح و رسمی مدیریت شهری درباره این فرضیه‌ها و روایات متفاوت از ترافیک تهران هستند.

