

عقب‌ماندگی تهران در توسعه حمل‌ونقل ریلی

عضو شورای شهر تهران معتقد است توسعه شبکه یکپارچه حمل‌ونقل ریلی در تهران و شهرهای اقماری به دلیل تعارض قوانین و ضعف مالی متوقف مانده است



• یکسانساز و کاظمی

با وجود آنکه در اسناد بالادستی، حمل‌ونقل عمومی و ریلی به‌عنوان ستون فقرات تردد تهران و شهرهای اقماری تعریف شده، واقعیت شهر چیز دیگری است. محمدحسین نوروزی، کارشناس حمل‌ونقل و عضو شورای شهر تهران، در گفت‌وگو با آتیه‌نو توضیح می‌دهد که بخش عمده اهداف طرح جامع حمل‌ونقل، از اتصال ریلی شهرهای اقماری تا سهم ۵۵درصدی مترو و اتوبوس، یا اجرا نشده یا نیمه‌کاره مانده است. این گفت‌وگو دلایل این عقب‌ماندگی، از تعارض قوانین تا ضعف تأمین مالی و نبود مدیریت منطقه‌ای، را واکاوی می‌کند.

- **قرار بود شاهد سیستم یکپارچه حمل‌ونقل برای شهرک‌های اقماری تهران با خود شهر تهران باشیم. چرا این سیستم شکل نگرفت؟**

در طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران برای افق سال ۱۴۰۴، هدف‌گذاری شده بود که ۷۵ درصد از سفرها از طریق حمل‌ونقل عمومی صورت گیرد. البته این تفکیک انجام نشده بود که چه مقدار از این سهم مربوط به سفرهای درون شهری و چه مقدار به سفرهای برون‌شهری است، اما به‌نظر می‌رسد این درصد برای هر دو نوع سفر در نظر گرفته شده بود. در این طرح، شش خط مترو (درون‌شهری) پیش‌بینی شده بود: خطوط ۱ تا ۴ و خطوط ۶ و ۷. همچنین چند خط برون‌شهری هم دیده‌شده بود. البته خط ۵ که از قبل به سمت کرج و جود داشت و قرار بود دو خط اکسپرس، شهرهای اقماری

را به شهر تهران متصل کنند. این خطوط اکسپرس از شمال شرق به جنوب‌غرب و از شمال غرب به جنوب‌شرق تهران طراحی شده بود. اما متأسفانه در حال حاضر فقط شش خط درون‌شهری را تکمیل کرده‌ایم و خط ۵ که از قدیم وجود داشت، تنها به‌بود یافته است. متأسفانه هنوز خطوط برون‌شهری که در طرح جامع پیش‌بینی شده بود، عملیاتی نشده است. در حقیقت، متأسفانه در مورد خطوط بین‌شهری، اتصال شهر تهران به شهرهای اقماری طبق پیش‌بینی‌های طرح جامع محقق نشد. از سویی دیگر، یکی از برنامه‌های مهم طرح جامع، ایجاد پارکینگ‌های سواره در مبادی ورودی شهر بود؛ چون این مناطق خارج از محدوده شهرداری تهران هستند. ایده اصلی این بود که مسافران در این پارکینگ‌ها خودروهای شخصی‌شان را پارک کنند و با استفاده از مترو یا اتوبوس، سفرهای درون‌شهری را انجام دهند.

- **بر این اساس، اگر وضعیت کنونی را ملاک قرار دهیم، سهم واقعی حمل‌ونقل عمومی در مجموع سفرهای شهری تهران امروز چگونه قابل توصیف است؟**

با وجود اینکه هفت خط متروی درون‌شهری را تکمیل کرده‌ایم، هنوز به سهم ۷۵ درصدی حمل‌ونقل عمومی در طرح جامع نرسیده‌ایم و حتی به نزدیک آن هم نرسیده‌ایم. این سهم قرار بود شامل ۳۰ درصد مترو، ۲۵ درصد اتوبوس و ۲۰ درصد تاکسی باشد، اما در حال حاضر سهم تاکسی‌ها حدود ۱۸ تا ۱۹ درصد است و

سهم ۵۵ درصدی اتوبوس و مترو محقق نشده است. در حال حاضر، سهم مشترک اتوبوس و مترو از حمل‌ونقل درون‌شهری نزدیک به ۲۰ درصد است؛ یعنی حدود ۳۵ درصد اختلاف با هدف‌گذاری ۵۵درصدی طرح جامع وجود دارد. متأسفانه، با وجود تلاش‌هایی مثل ایجاد اتصال ریلی به پرند، نتوانسته‌ایم جذابیت لازم را برای ساکنان شهرهای اقماری ایجاد کنیم تا از این خطوط برای تردد به تهران استفاده کنند. این در حالی است که بر اساس آمارها، روزانه بین دو نیم‌تا چهار و نیم میلیون نفر از شهرهای اقماری وارد تهران می‌شوند. از این تعداد، حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار نفر با مترو تردد می‌کنند؛ زیرا بخش زیادی از این سفرها از محدوده نفوذ شهر تهران خارج می‌شوند و طبق قوانین بالادستی، احداث خطوط بین‌شهری در مجموعه کلان‌شهری نیازمند رویکرد خاصی است؛ به‌طوری‌که احداث آن بر عهده شهر مادر است، اما تأمین مالی آن بر عهده شهر مادر نیست. از سویی، شهرداری‌ها حق ندارند خارج از محدوده خود هزینه‌ای انجام دهند و پروژه حمل‌ونقل عملیاتی‌کنند و این دو قانون در تعارض با یکدیگر است. با این حال، در طرح جامع، این موضوع به‌تصویب شورای عالی ترافیک کشور و وزارت کشور رسیده، اما دولت هنوز برای ایفای نقش و کمک به اجرای این طرح وارد نشده است. البته شهرداری در خط پرند کمک‌هایی داشته و بخشی از هزینه‌ها را پرداخت کرده و منتظر تسویه‌حساب است. با وجود این، خط پرند هنوز با یک قطار فعال است، زیرا سیگنال‌دهی مناسب نیست و هزینه بهره‌برداری آن بالا

است. از سویی، شهرداری تهران توان حمایت مالی این خط را ندارد و هزینه‌های بهره‌برداری همچنان ادامه دارد. با این حال، پیش‌بینی‌شده در برنامه پنج‌ساله ششم و مجدداً در برنامه هفتم، راه‌آهن جمهوری اسلامی مسئولیت اتصال ریلی شهرها را بر عهده بگیرد. با وجود این، شرکت رجا هنوز نتوانسته با ارائه سرویس‌های منظم و جذاب، رضایت ساکنان شهرهای اقماری را جلب کند، به‌طوری‌که ترددها به‌طور مؤثر از طریق خطوط ریلی انجام شود. در حوزه بین‌شهری عقب‌ماندگی زیادی داریم.

- **فارغ از چالش‌های مالی، بر پایه تجربه‌های موفق جهانی، مهم‌ترین موانع شکل‌گیری شبکه‌ای یکپارچه از حمل‌ونقل عمومی در تهران را چه عواملی می‌دانید؟**

در سراسر جهان، هر قانونی که وضع شده و هر تجربه‌ای که پیاده‌سازی شده، مبتنی بر این بوده است که سیستم بتواند از لحاظ تأمین مالی و گردش اقتصادی خود سرپا بماند و به ارائه خدمات ادامه دهد. به‌عنوان مثال، در پاریس، مجموعه شهری پاریس - که شامل خود شهر و شهرهای اقماری آن می‌شود - یک اتحادیه دارد که سه ضلع اصلی آن شهرداری پاریس، دولت ملی و شهرهای اقماری هستند. همه این نهادها در برنامه‌ریزی، تأمین مالی و بهره‌برداری از خطوط حومه‌ای که پاریس بزرگ را پوشش می‌دهند، دخیل هستند و به‌طور متناسب پیشرفت می‌کنند. متأسفانه در کشور ما برنامه‌ریزی منطقه‌ای رها شده است. مایک طرح جامع شهرسازی برای تهران داریم که یک سقف جمعیتی برای شهر تعیین کرده است، اما آیا این سقف جمعیتی با ورود مستمر جمعیت از شهرهای اقماری همخوانی دارد؟ منطقه کلان‌شهری تهران - یا همان متروپولیتن ایر-یا فاد برنامه‌ریزی است، در حالی که در دنیا برای این مناطق کلان‌شهری برنامه‌ریزی‌های دقیقی صورت می‌گیرد.

- **با توجه به شرایط موجود، آیا از نگاه کارشناسی می‌توان برای معضل مزمن ترافیک تهران راه‌حلی متصور بود و چه مسیرهایی می‌تواند شهر را از این بن‌بست خارج کند؟**

مادامی که رویکرد و سیاست‌ها توسعه معابر بزرگراهی باشد، تمرکز کمتری بر توسعه حمل‌ونقل عمومی ریلی و یکپارچه‌سازی آن وجود دارد. باید سیاست‌گذاری‌ها به سمتی حرکت کند که مردم مجاب شوند نباید با خودروی شخصی تردد داشته باشند. خوشبختانه متروی اسلامشهر به اتمام رسیده و با افتتاح آن، بخش اعظمی از ترافیک منتهی به بزرگراه‌ها کاهش می‌یابد. توسعه حمل‌ونقل ریلی بسیار حائز اهمیت است و تنها با شعار دادن عملیاتی نمی‌شود. در حوزه قوانین بالادستی، به‌وفور دستورالعمل و بندهای قانونی تدوین شده و تنها باید این قوانین اجرایی شود. با تخصیص اعتبار، می‌توان در ۱۰ سال آینده سیستم یکپارچه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران و شهرک‌های اقماری را راه‌اندازی کرد.

یادداشت

O P I N I O N



مازیار لاهیجی

کارشناس بهزیستی

چتر حمایتی بر سر زنان سرپرست خانوار

این روزها شاهد افزایش تعداد زنان سرپرست خانوار هستیم که ریشه آنها در بحران‌های اجتماعی و اقتصادی دارد. بر اساس آخرین آمارها، جمعیت زنان سرپرست خانوار کشور ۶.۵ میلیون نفر است که از این تعداد ۳۰۰ هزار نفر تحت پوشش سازمان بهزیستی قرار دارند. البته ماهانه حدود هزار نفر متقاضی جدید به این جمع اضافه می‌شوند. آنگونه که مقامات سازمان بهزیستی اعلام کرده‌اند، با وجود این تعداد متقاضی، هیچ متقاضی پشت‌نوبتی وجود ندارد و تمامی زنان سرپرست خانوار واجد شرایط تحت پوشش قرار می‌گیرند. این خبر اگرچه نگران‌کننده است، اما جای امیدواری دارد که این زنان رهایی شوند.

نکته مهم درباره زنان سرپرست خانوار اینجاست که تمامی زنانی که شناسایی شده‌اند، تحت پوشش بیمه شناسایی شده‌اند، آخرین آمار مویید این است که زنان سرپرست خانوار روستایی تحت پوشش بیمه روستایی و عشایری هستند و بیش از ۳۰ هزار نفر از زنان سرپرست خانوار شهری نیز تحت پوشش بیمه قرار گرفته‌اند. البته ۲۰۰ هزار نفر از زنان سرپرست خانوار از بیمه سلامت استفاده می‌کنند و بیمه خدمات توانبخشی نیز برای این گروه برقرار شده است؛ به‌گونه‌ای که تعداد خدمات توانبخشی بیمه‌ای از ۵۰۰

خدمت به ۵۹ خدمت افزایش یافته است. نکته این اقدامات آنجاست که به تازگی «مرآب همراه» که حق نگهداری فرزند است، برای زنان سرپرست خانوار اضافه شده است. این در کنار سرانه ورزشی و اغذیه‌ای برای کودکان زیر دوسال، شیرخوار و معلول نیز در نظر گرفته شده است. حتی برای مادران دارای فرزند دوقلو یا بیشتر، یارانه «مرآب همراه» برقرار شده که ماهانه دو میلیون تومان است.

اهمیت ارائه این خدمات جایی برجسته می‌شود که مشخص می‌شود ۴۴ درصد زنان سرپرست خانوار در سنین ۳۳ تا ۵۲ سال قرار دارند و از نظر سطح تحصیلات، ۳۰ درصد بی‌سواد، ۴۹ درصد زیر دیپلم، یک درصد فوق دیپلم، دو درصد لیسانس و حدود هزار نفر فوق لیسانس و بالاتر هستند. مهم‌تر اینکه ۷۰ درصد این زنان در شهرها و ۳۰ درصد در روستاها زندگی می‌کنند. از مجموع این تعداد، ۳۶ درصد زنان سرپرست خانوار مطلقه، ۲۶ درصد دارای همسر فوت‌شده، ۲۰ درصد دارای همسر از کار افتاده هستند و برخی نیز همسر زندانی دارند یا دختران خودسرپرست هستند. توانمندسازی زنان سرپرست خانوار، اصل اساسی فعالیت سازمان بهزیستی است، اما تا پیش از توانمندشدن آنها، حمایت فوری و هدفمند ضروری است. شناسایی و حمایت از اقشار کم‌درآمد، با دهک اقتصادی میانگین ۳.۵، پایه‌ای برای توانمندسازی و ایجاد فرصت‌های شغلی است. سازمان فنی‌وحرفه‌ای با برنامه‌های مهارت‌آموزی نقش مهمی در هدایت این زنان به زندگی سالم‌تر دارد. در سیاست‌گذاری کلان حوزه زنان، به‌ویژه سرپرست خانوار، باید مراکز عدم دریافت حمایت‌های لازم

چرا که عدم دریافت حمایت‌های لازم در شرایط اقتصادی فعلی می‌تواند پیامدهای مخربی به همراه داشته باشد.

”

محمدحسین

نوروزی

می‌گوید

اهداف طرح

جامع، از سهم

۵۵درصدی

مترو و اتوبوس

تا اتصال ریلی

شهرک‌های

اطراف، هنوز

عملیاتی

نشده است