گزارش «فرهیختگان» از وضعیت توسعه مترو در کلانشهرهای کشور

اما واگرهای قطار شهری

تعداد شهرهایی که در دنیا مترو فعال دارند، ۱۸۷ کشور است که پنج شهر آن متعلق به ایران است. براساس قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری و حومه، باید در شهرهای با جمعیت بیشتر از یک میلیون نفر مطالعات امکان‌سنجی ساخت مترو براساس طرح جامع حمل‌ونقل آن شهرها انجام شود. براساس این قانون تنها هشت شهر تهران، مشهد، شیراز، اصفهان، تبریز، کرج، قم و اهواز می‌توانستند سامانه ریلی شهری داشته باشند. بعدها کرمانشاه با وجود اینکه کلانشهر به حساب نمی‌آمد به این شهرها اضافه شد. در حال حاضر پنج شهر تهران، شیراز، تبریز، اصفهان و مشهد قطار شهری در حال بهره‌برداری دارند که البته درصد بهره‌برداری آنها متفاوت است. در چهار شهر دیگر مترو در مرحله ساخت است. روزانه ۱۲۰ میلیون مسافر در کل دنیا توسط مترو جابه‌جا می‌شوند که سهم ایران با احتساب پنج شهر چیزی بیش از سه میلیون مسافر است.

علی نوذرپور در گفت‌وگو با «فرهیختگان» مطرح کرد

عقب‌ماندگی در حوزه ریل کلانشهرها

گفت‌وگو

سال‌هاست که ساخت و توسعه مترو در کلانشهرهای کشور در قوانین و برنامه‌های بالادستی آمده است. با وجود اینکه از برنامه دوم توسعه این موضوع باید در دستورکار شهرداری‌ها و دولت‌ها قرار می‌گرفت اما هنوز در این حوزه عقب‌افتادگی‌های بسیاری وجود دارد؛ موضوعی که در کلانشهرهایی جز تهران بسیار پررنگ است. علی نوذرپور، کارشناس شهری و معاون سابق شهرداری‌های سازمان شهرداری و دهیاری‌های کشور در گفت‌وگو با «فرهیختگان» از وضعیت مترو در کلانشهرهای کشور می‌گوید.

علی نوذرپور

برنامه‌هایی که توسعه مترو در آنها دیده شده است، کدامند؟

بحث جدی در حوزه حمل‌ونقل عمومی از برنامه پنج ساله دوم توسعه آغاز شد و آن، این بود که سهم حمل و نقل درون‌شهری تا ۷۵ درصد افزایش یابد. در همه برنامه‌های دوم، سوم، چهارم و پنجم این رقم ۷۵ درصدی لحاظ شده است. البته در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مصرف سوخت هم این ماده قانونی تحت این عنوان آمده است که باید سهم حمل‌ونقل عمومی ۷۵ درصد شود. در برنامه پنج ساله شهرداری تهران توسعه مترو هم این رقم براساس طرح جامع حمل‌ونقل تهران آمده است. در این برنامه‌ها سهم همه وسائل نقلیه عمومی مشخص شده که سهم متروی تهران در این طرح ۳۰ درصد و شهرستان‌ها ۱۰ درصد بوده است.

در مدت اجرای این برنامه‌ها، آیا این ارقام محقق شده است؟

در ابتدای برنامه پنجم سهم حمل‌ونقل عمومی در سفرهای درون‌شهری ۵۸ درصد بوده است، ولی در طول برنامه پنجم که بخشی از آن در دولت قبل بوده، این میزان کاهش یافته و به ۴۵ درصد رسیده است. در حال حاضر و در ابتدای برنامه ششم، با یک سهم ۴۵ درصدی مواجه هستیم. سرجمع حدود ۱۷ درصد سهم ناوگان اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی، ۲۴ درصد سهم تاکسیرانی و ۴/۲ درصد سهم ناوگان ریلی در کل کشور است. البته این ارقام در شهرها مختلف متفاوت است. در شهرها در طول برنامه ما رشد منفی داشته‌ایم. در حوزه اتوبوس با کمبود و فرسودگی دستگاه‌های موجود در حوزه تاکسیرانی با فرسودگی مواجهیم و در حوزه ریل عقب‌ماندگی در توسعه داریم.

قانون درباره کمک دولت به شهرداری‌ها برای توسعه مترو چه می‌گوید؟

براساس قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی، دولت از چهار هزار میلیارد تا شش هزار میلیارد تومان در بودجه‌های سنواتی برای توسعه مترو در نظر بگیرد. این تکلیف قانونگذار است اما در بودجه‌ریزی این رقم‌ها دیده نشده است. در واقع این قانون باید در بودجه‌ها خود را نشان می‌داد. این موضوع به این دلیل است که منابع دولت در حدی نبوده است که این رقم‌ها در نظر گرفته شود. از طرف دیگر حتی منابع در نظر گرفته شده به صورت کامل اختصاص پیدا نمی‌کند. این موضوع فقط مربوط به شهرداری تهران نیست و همچنین شامل همه ردیف‌های بودجه می‌شود. درصد اختصاص بودجه بستگی به میزان درآمد دولت از محل نفت دارد. چیزی که در قانون آمده این است که دولت باید تا ۵۰ درصد به سیستم مترو کمک کند. بیشتر این کمک مربوط به ناوگان و تجهیزات است. البته تا امروز اعتباری که دولت برای متروی شهرها اختصاص داده است، بیش از ۵۰ درصد است. اما این موضوع در مورد تهران صدق نمی‌کند و شهرداری بیش از دولت هزینه کرده است. در اهواز ۹۰ درصد اعتبار ساخت مترو توسط دولت بوده و ۱۰ درصد آن بر عهده شهرداری است. این رقم در شیراز ۵۵ به ۴۵ درصد است. دولت با توجه به منابعی که در اختیار دارد، موظف به کمک به توسعه حمل و نقل عمومی به ویژه مترو است؛ به ویژه دولت نهم و دهم اعتبارات بسیار خوبی داشته‌اند. متاسفانه در دولت‌ها به ویژه دولت دهم، کمک به توسعه حمل‌ونقل روند رو به کاهشی داشته است. حتی زیر بار کمک دو میلیارد دلاری که قانونگذار تصویب کرده و به تایید مجمع تشخیص مصلحت نظام هم رسیده، نرفته است. با این حال شهرداری‌ها توقع دارند که دولت به آنها کمک کند که توقع بجایی است. در همه جای دنیا دولت‌ها به شهرداری‌ها کمک می‌کنند اما در کشور ما، دولت به خاطر محدودیت‌های منابع مالی به دلیل مسائلی چون تحریم‌ها نتوانسته بودجه لازم را به توسعه عمرانی شهر وارد کند.

منابع مالی کمک دولت به شهرداری‌ها چیست؟

کمک دولت به حوزه مدیریت شهری از دو محل انجام می‌شود؛ یکی از محل ردیف‌های بودجه است، دیگری از محل قانون مالیات بر ارزش‌افزوده. از محل ردیف‌های بودجه آنچه دولت به شهرداری‌ها می‌دهد رقم کمی است. کمک دولت به شهرداری‌ها بر اساس ردیف بودجه کم است و نسبت آن ۶ درصد بودجه شهرداری‌ها است؛ یعنی ۹۶ درصد اعتبار شهرداری از منابع دیگر است اما منبع دوم که دولت اعتبارها را از محل مالیات و عوارض‌ها جمع‌آوری می‌کند، رقم قابل‌توجهی است. نزدیک ۲۲ درصد بودجه شهرداری‌ها از این محل تامین می‌شود. در این میان هیچ تکلیفی برای شهرداری مبنی‌بر اینکه این اعتبار را در کدام حوزه هزینه کند، مشخص نمی‌شود. این موضوع به عهده خود شورا و شهرداری‌ها گذاشته شده است تا هر شهر براساس اولویت‌ها از آن استفاده کند. قاعدتا اگر شهرداری‌ها این اعتبارات را در حوزه مترو سرمایه‌گذاری می‌کردند، می‌توانستند بخشی از نارسایی‌ها را کاهش دهند.

دغدغه‌های ادامه‌دار تامین اعتبار ساخت و توسعه مترو

پراکندگی منابع مالی

تامین منابع مالی ساخت خطوط مترو دغدغه همیشگی مدیریت شهری کلانشهرها بوده است. این موضوع زمانی بغرنج می‌شود که شهرداری‌ها همیشه از پرداخت نشدن سهم دولت گلایه دارند. نبود منابع مالی مشخص باعث شده است همه کلانشهرهای کشور از برنامه‌های خود برای توسعه مترو عقب بیفتند. سیدمحسن طباطبایی‌مزدآبادی، دبیر انجمن اقتصاد شهری با اشاره به اینکه هزینه ساخت هر کیلومتر مترو در کشور ۲۲۰ میلیارد تومان است در گفت‌وگو با فرهیختگان می‌گوید که این میزان هزینه سنگینی برای شهرداری‌هاست که تامین آن برای شهرداری‌ها به‌ویژه کلانشهرهایی به غیر از تهران سخت است. این موضوع درحالی است که هزینه جاری شهرداری‌ها سنگین است. به گفته وی، در حال حاضر ماهانه ۴۰۰ میلیارد تومان صرف پرداخت حقوق و مزایای پرسنل می‌شود که هزینه بالایی است و در کنار آن باید منابعی هم برای پروژه‌های عمرانی مثل ساخت مترو پرداخت شود.

طباطبایی با اشاره به اینکه اگر بخواهیم مطالعه تطبیقی در مورد وضعیت مترو شهرهای کشور با سایر شهرهای جهان داشته باشیم، می‌افزاید: «در سال ۲۰۱۳ توکیو روزانه هشت میلیون و ۵۰۰ مسافر جابه‌جا می‌کرد. در سئول روزانه ۶ میلیون و ۵۰۰ مسافر و در پکن روزانه ۶ میلیون و ۷۰۰ میلیون مسافر جابه‌جا می‌شود.»

وی گفت که مشکل اصلی تامین مالی ساخت خطوط مترو واگرایی نظام تامین مالی و ورود نهادهای مالی و پولی است. حضور بانک‌های مختلف در این موضوع و نبود یک بانک تخصصی واحد در این زمینه موضوعی است که به اعتقاد او مشکلات زیادی را برای پراکندگی منابع مالی شهرداری‌ها در حوزه ساخت مترو ایجاد کرده است. طباطبایی می‌افزاید: «زمانی که بانک مشخص و تخصصی وجود نداشته باشد طبیعی است که نهادهای متولی و مسئول برای تامین منابع مالی خطوط مترو از منابع مختلف استفاده می‌کنند که بازدهی لازم را نخواهد داشت.»

در حال حاضر جمعیت متغیر شهر مشهد در برخی روزهای سال به بیش از دو برابر جمعیت ثابتش می‌رسد. در این مواقع است که مترو باید خدمات بیشتری ارائه کند، چراکه مسافران به شهر تعلقی ندارند و از هزینه‌های آن آگاه نیستند، بنابراین به اعتقاد طباطبایی لازم است برای رسیدن به عدالت شهروندی توسعه مترو جدی گرفته شود تا هزینه‌ها و سرعت رفت و آمد در شهر کاهش یابد. از سوی دیگر متروی اصفهان نیز نتوانسته است مطابق برنامه پیش برود، در حالی که مراحل مربوط به مطالعات آن کمی پس از متروی تهران شروع شد. طباطبایی دلیل این تاخیر را نبود پیوست مطالعاتی در مراحل مختلف اجرا، ساخت و بهره‌برداری می‌داند.

طباطبایی پیشنهاد می‌دهد بانک واحد به صورت تخصصی مثل بانک شهر که سهام آن متعلق به شهرداری‌های کشور است در حوزه قطار شهری کل شهرهای کشور ورود کند تا در مواقعی که دولت و شهرداری به دلیل کمبود منابع مالی نمی‌توانند در توسعه مترو کمک قابل‌توجهی داشته باشند، تامین منابع را به عهده بگیرد که همین کار از پراکندگی منابع هم جلوگیری می‌کند.

سیدمحسن طباطبایی‌مزدآبادی

دبیر انجمن اقتصاد شهری توسعه مترو براساس استانداردهای مشخص بین‌المللی را سبب تقویت اقتصاد شهری می‌داند. به گفته وی ساخت خط ۳ مترو تهران با طول ۳۷ کیلومتر ۸ هزار میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان هزینه داشته است که معادل رقم هدررفت منابع مالی در بخش ترافیک است. بنابراین اگر خطوط مترو با توجه به استانداردهای موجود ساخته شوند، می‌توانند با جلوگیری از هدررفت منابع مالی و ایجاد عدالت شهروندی گنجینه مهمی برای شهر به حساب بیایند. در این میان محمد فیضی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با فرهیختگان با اشاره به بودجه ۹۶ دولت می‌گوید: «براساس مصوبه مجلس شهرداری‌های کلانشهرها می‌توانند برای توسعه مترو اوراق مشارکت منتشر کنند.» وی معتقد است که تنها راه فرار از مشکلات محیط‌زیستی و ترافیک در کلانشهرها توسعه قطار شهری است. البته این موضوع نباید منحصر به کلانشهرها باشد و به گفته وی در گام بعدی باید در شهرهای بزرگ قطار شهری یا مونوریل راه‌اندازی شود. فیضی می‌افزاید که سازمان و دهیاری‌ها باید در گام نخست عدالت اطلاعاتی را در دستور کار قرار دهند و آموزش‌های لازم را به شهرداران بدهند.

وضعیت واگن‌های قطار شهری

درحال حاضر در کل کشور ۱۳۹۰ واگن در تمامی خطوط در دست بهره‌برداری است که ۹۰۰ واگن در تهران، ۳۱۰ واگن در مترو تهران-کرج، ۳۵ واگن در شیراز و ۴۵ واگن در اصفهان مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. همچنین در تبریز ۴۰ واگن و ۶۰ واگن در شهر مشهد مشغول کار است.

در این میان اما قراردادهایی برای توسعه واگن‌ها در کشور وجود دارد. چندی پیش وزارت کشور قراردادی با شرکت چینی امضا کرد تا تعداد ۳۱۵ واگن به ایران تحویل داده شود که تاکنون ۱۰۰ واگن آن به طور کامل ساخته و تحویل داده شده است. وزارت کشور از این ۱۰۰ واگن ۴۰ دستگاه به تبریز، ۳۰ دستگاه به اصفهان و ۳۰ واگن دیگر را به شیراز تحویل داد.

همچنین ۲۱۵ واگن دیگر باید با مشارکت تولیدکننده داخلی باشد، قراردادی بین یک شرکت چینی و تولیدکننده داخلی بسته شده است تا واگن‌ها به تدریج تولید شده و به شهرداری‌ها تحویل داده شود. از این ۲۱۰ واگن هم ۱۴۰ دستگاه به تبریز، ۵۵ دستگاه به اصفهان و ۲۰ دستگاه به متروی شیراز می‌رود. سرجمع از این قرارداد ۱۸۰ واگن به تبریز، ۸۵ دستگاه به اصفهان و ۵۰ واگن به شیراز تحویل داده می‌شود.

قرارداد دیگر مربوط به شهرداری تهران است که با شرکت واگن‌سازی تهران منعقد شده است تا ۹۱ دستگاه واگن خریداری شود. شهرداری مشهد قراردادی با شرکت واگن‌سازی تهران سیاسی برای تحویل ۱۰۰ واگن دارد. کرج هم قراردادی با شرکت اریکو برای خرید ۱۲۰ واگن قطار دارد. شیراز هم قرارداد خرید ۱۳۵ واگن را با شرکت اریکو منعقد کرده است. اصفهان قراردادی برای خرید ۱۳۵ واگن دارد. اهواز، کرمانشاه و قم هم قراردادهایی دارند که هنوز نهایی نشده است.

با توجه به نیاز سازمان‌های حمل و نقل ریلی، این ۹ شهر نیازمند دوهزار دستگاه واگن مترو هستند که دولت قرار است دوهزار واگن را با استفاده از فاینانس خارجی خریداری کند که هزار واگن به تهران و بقیه آن به شهرستان‌ها داده می‌شود. آمارها نشان می‌دهد عدد سفرهای انجام شده با مترو با آنچه در برنامه پیش‌بینی شده است، فاصله زیادی دارد.

کلانشهر

هر شهر چند کیلومتر مترو دارد؟

تهران درحال حاضر ۱۹۷ کیلومتر مترو در دست بهره‌برداری دارد. همچنین ۱۰۸ کیلومتر مترو هم در دست ساخت است که از این میزان ۶۴ کیلومتر خطوط ۶ و ۷ را شامل می‌شود. ۵۳ کیلومتر دیگر هم مربوط به خط تهران-پرند و ۱۳ کیلومتر مربوط به تهران-اسلامشهر است که فاز یک خط ۷ به طول ۱۳ کیلومتر براساس وعده داده شده، باید تا پایان سال ۹۵ به بهره‌برداری برسد. با این حال متروی تهران-اسلامشهر هیچ پیشرفتی نداشته است و گفته می‌شود تا ۱۴۰۰ به بهره‌برداری خواهد رسید. شیراز دومین خط بزرگ مترو در کشور را بعد از تهران دارد. در طرح جامع این شهر ۶ خط مترو به طول ۹۰ کیلومتر پیش‌بینی شده است. در حال حاضر تنها خط یک قطار شهری شیراز به طول ۱۰/۵ کیلومتر به بهره‌برداری رسیده و فاز دوم خطوط ۱، ۲ و ۳ درحال ساخت است. براساس برنامه باید فاز دوم خط یک شهر شیراز به طول ۱۴ کیلومتر پایان امسال به بهره‌برداری برسد. در طرح جامع برای شیراز ۶ خط پیش‌بینی شده است. مشهد ۲۴ کیلومتر مترو در دست بهره‌برداری و ۴۳ کیلومتر در دست ساخت دارد. متروی اصفهان مهر ۹۴ به‌عنوان پنجمین متروی ایران بعد از تهران، مشهد، شیراز و تبریز به بهره‌برداری رسیده است. در حال حاضر ۱۰/۵ کیلومتر از خط یک این مترو در دست بهره‌برداری است و ۳۳ کیلومتر دیگر در دست ساخت است. در طرح جامع این شهر همچنین خطوط متروی بین‌شهری هم پیش‌بینی شده است؛ خط جنوب غرب به طول ۴۳ کیلومتر پس از عبور از شهر درچه، فلاورجان و فولادشهر و عبور از گردنه گاوپیسه به ذوب‌آهن اصفهان و زرین‌شهر ختم می‌شود. خط اصفهان-شاهین‌شهر به طول ۹ کیلومتر از ترمینال مسافربری کاوه شروع و به شاهین شهر در شمال ختم می‌شود. خط اصفهان-بهارستان هم به طول ۱۶ کیلومتر از ترمینال مسافربری صفه شروع می‌شود و به بهارستان ختم خواهد شد. تبریز که در حال حاضر ۶ کیلومتر قطارشهری در دست بهره‌برداری دارد، براساس برنامه عقب‌ترین شهر در بهره‌برداری از خطوط مترو است. مطالعات احداث مترو در این شهر از سال ۸۰ آغاز شد و در سال ۸۴ عملیات اجرایی آن کلید خورد. متروی تبریز از پنج خط (شامل چهار خط اصلی و یک خط حومه) به طول ۷۵ کیلومتر تشکیل شده است و بعد از تهران دارای بیشترین خطوط بین کلانشهرهای کشور است. ازجمله ویژگی‌های متروی تبریز می‌توان به پیش‌بینی احداث بزرگ‌ترین ایستگاه متروی ایران با ۲۱ طبقه واقع در منطقه لاله اشاره کرد. قرار بود فاز دوم و سوم خط یک به ترتیب در نیمه اول و نیمه دوم به بهره‌برداری برسد که به دلیل مشکلات فراوان این موضوع هنوز محقق نشده است. در حال حاضر ۳۴ کیلومتر خط مترو در این شهر در حال ساخت است. طرح متروی اهواز، که در سال ۱۳۸۰ پس از ۸ سال مطالعه به تصویب رسید ۴ خط مترو تا سال ۱۳۹۲ در نظر گرفته بود که در حال حاضر ۲۲/۷ کیلومتر از خط یک آن در دست ساخت است. همچنین کرج ۲۷ کیلومتر، قم ۲۲ کیلومتر و کرمانشاه ۱۳ کیلومتر در دست ساخت دارد.

سهم ۱۰ کلانشهر ایران از حمل‌ونقل ریلی

نام کلانشهر	در حال بهره‌برداری KM	در حال ساخت KM	خطوط پیش‌بینی شده	تعداد واگن‌ها
تهران	۱۷۸	۱۳۰	۷	۱۲۱۰
مشهد	۲۴	۴۳	۵	۶۰
شیراز	۱۰.۵	۳۰	۶	۳۵
تبریز	۶	۳۴	-	۴۰
اصفهان	۱۰.۵	۳۳	۳	۴۵
قم	-	۲۲	-	-
اهواز	-	۲۲.۷	۴	-
کرج	-	۲۷	-	-
کرمانشاه	-	۱۳	-	-
ارومیه	-	-	-	-

جدول کلمات متقاطع

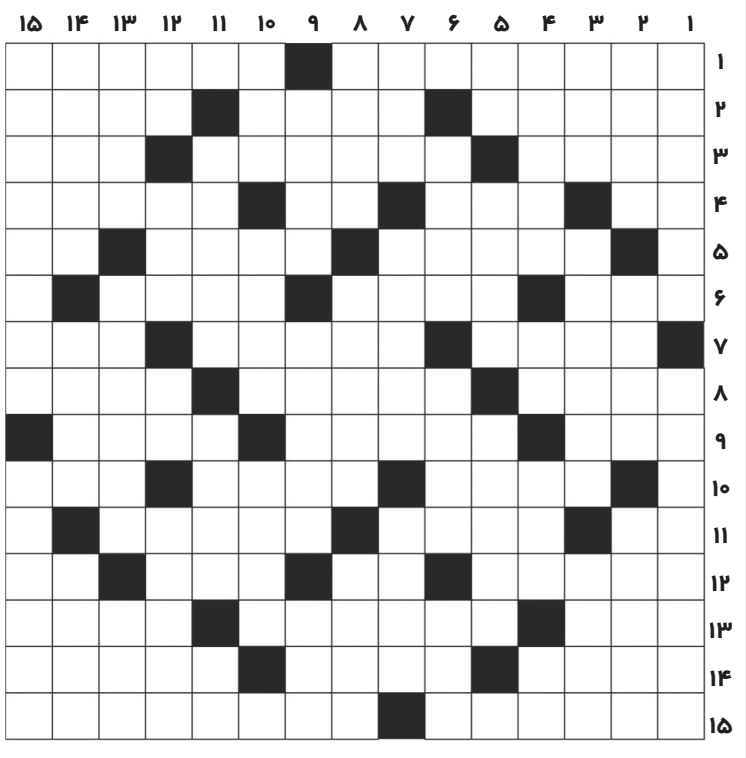
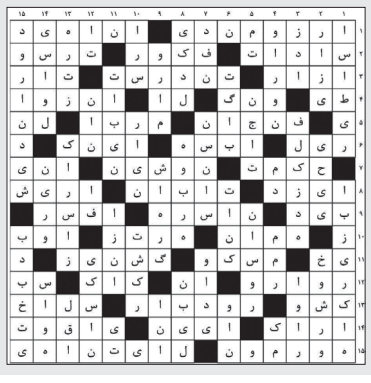
۲۰۴۷

افقی

۱–بیماری عقب‌ماندگی در اثر کمبود ید–تخلص محمدحسین بهجت تبریزی **۲**–از انواع کفپوش–موضع مناسک حج–مدرسه قدیمی **۳**–خوب و پسندیده–مورد استعمال–پرچم و بیرق **۴**–نفس خسته–کورک–از رودهای مهم ایران–میانه‌ها **۵**–جد مادری حضرت سلیمان–چاپلوسی–صدمه و آسیب **۶**–ورزش اعیان–شمشیر هندی–پیمان ناقلا **۷**–شجر–روستای آجیل و تخمه تهران–زود و فوری **۸**–بچه در رحم مادر–بازی نهایی–داروی مالیدنی **۹**–پایتخت اتریش–طریقه و شیوه–خبرگزاری ایتالیا **۱۰**–دکمه ابزار برقی–اصطلاحی در ورزش کشتی–کم‌حجم و نازک **۱۱**–طریق کوتاه–بلندمرتبه–فراموشی **۱۲**–از شوینده‌های حمام–ظرف رنگرزی–قسمتی از پا–از رودهای مهم ایران **۱۳**–خاربیابان–سهو و خطا–سرماخوردگی **۱۴**–واحد پول روسیه–خاموش و ساکت–وسیله پختن سریع غذا **۱۵**–فنان–شهر مسلمان‌نشین هندوستان

عمودی

۱–پایتخت دانمارک–تیزاب **۲**–رود مقدس آلمان–علم غیراکتسابی–برادر حضرت موسی **۳**–شکاف و رخنه–خلقت–اذان‌گو **۴**–جدل لفظی–انبار کشتی–آش فرنگی–تکیه **۵**–الفبای موسیقی–تعمیر–پایتخت کانادا **۶**–قلوه–سنگواره–خرم **۷**–آسمان–کتاب حضرت عیسی–ستاره **۸**–کافر و بی‌دین–رود آبی اتریش است–جایز و حلال **۹**–پند گرفتن–سیخ کباب–بی‌سواد قدیمی **۱۰**–جرقه آتش–دارایی–علامت زیر حرف **۱۱**–راهرو–چیزها–ذهب **۱۲**–پایتخت ایتالیا–هنگام و زمان–ضمیر وزنی–گوشه‌نشینی **۱۳**–لباس بی‌آستر–رهاشدن–لکه سفید روی ناخن **۱۴**–دختر کوروش–مخفی و نهفته–از حروف یونانی **۱۵**–از شهرهای تهران–حق‌العمل



۲۰۴۶