

همگرایی سیاسی شهرداری و دولت هم مشکل را حل نکرد

قفل دولت بر توسعه مترو

منافعی در سطح ملی، قربانی کنش‌ورزی‌های سیاسی جریان‌های مختلف شد. اگر بخواهیم کمی خودمانی‌تر در ارتباط با رابطه دولت‌ها با مترو و حمل‌ونقل عمومی حرف بزنیم، نمی‌توانیم به‌سادگی از این موضوع بگذریم که مترو و مجموعه حمل‌ونقل عمومی همواره قربانی شهرداری بوده‌اند. شهرداریایی که دولت‌ها آنها را هووی خود می‌دانستند، به‌هرحال ایجاد تسهیلات در حمل‌ونقل و ایجاد رضایت عمومی می‌تواند به نفع شهرداری باشد که سودای ریاست‌جمهوری هم داشته باشد. سوای این بحث‌ها و با توجه به همان قانون سهم ۵۰ درصدی دولت در توسعه و تجهیز مترو به چند موضوع اشاره می‌کنم.

حمل‌ونقل عمومی تاکید دارند. به عبارت ساده‌تر، این سهم دولت در توسعه و تجهیز مترو و ناوگان حمل‌ونقل عمومی را به‌عنوان متن قانونی داشته باشیم تا در ادامه به موضوعات مختلفی پیرامون وسایل حمل‌ونقل عمومی در کنار اتوبوس‌های شهری و... اشاره کنیم. به هر میزانی هم در حوزه فعالیت و صفحه‌ای که در آن می‌نویسم توجه کنم و هر چقدر هم فضای اجتماع را ورای بحث‌های سیاسی آن تحلیل کنم، مساله ترافیک و حمل‌ونقل به‌خصوص در کلانشهرها را نمی‌توان بدون توجه به غرض‌ورزی‌های سیاسی مورد تحلیل قرار داد. غرض‌ورزی‌هایی که چه در زمان مسئولیت احمدی‌نژاد به‌عنوان رئیس دولت و قالیباف و نجفی و افشانی به‌عنوان شهردار وجود داشت و

تضمین بازپرداخت اصل و سود اوراق مشارکت برای اجرای طرح‌های قطار شهری به نسبت ۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری هاست و تضمین این

سهم دولت برعهده سازمان برنامه و بودجه کشور است. علاوه‌بر بند ۸ قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، ماده ۹۰ برنامه چهارم و همچنین اصل ۴۴ قانون اساسی بر کمک دولت به توسعه و تجهیز



ابوالقاسم ر حمانی

روزنامه‌نگار

دولت سهم خود را پرداخت نمی‌کند

محسن پورسیدآقای، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران که با اقداماتی نظیر تغییر در شیوه اجرای طرح ترافیک بار استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را افزایش داده است و البته قیمت بلیت مترو را نیز بالا برده، با اشاره به قانون پرداخت



یارانه بلیت مترو و نقش دولت بیان کرد: «مطابق این قانون دولت، شهرداری و شهروندان هرکدام باید سهم یک سوم خود را بابت هزینه بلیت مترو پرداخت کنند اما متأسفانه دولت سهم خود را پرداخت نمی‌کند. با وجود آنکه هم شورای شهر و هم شهردار تغییر کرده، اما دولت تا این تاریخ هنوز سهم خود را پرداخت نکرده، بنابراین عملاً دو سوم هزینه بلیت مترو بر گردن شهرداری است.»

تا به اینجا گلایه‌های مسئولان شهری در ارتباط با وضعیت حمل‌ونقل شهری و عدم تحقق وظایف و وعده‌های دولتی در توسعه و تجهیز آن را بازخوانی کردیم. اما برای روشن‌تر شدن موضوع و نیازسنجی تهران به‌عنوان پایتخت کشور به‌صورت جزئی‌تر به این موضوع اشاره می‌کنم.

دولت در پرداخت یارانه کوتاهی می‌کند

محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران در ارتباط با اقدامات حمایتی دولت از توسعه حمل‌ونقل عمومی و خصوصاً قطار شهری بیان داشت: «در قانون دو نوع طلب وجود دارد؛ گاهی در بحث حمل‌ونقل به دولت اجازه داده شده، هر وقت



می‌توانست طلب را بپردازد و معمولاً آن را پرداخت نمی‌کند. اما نوع دیگر طلب در قانون با عنوان مکلف شدن دولت است که در این مورد باید حتماً طلب خود را بپردازد اما کوتاهی‌هایی می‌شود و هنوز هیچ دستگاهی بابت این موضوع از دولت شکایت نکرده است. یارانه بلیت مترو و اتوبوس جزء طلب‌های مکلف دولت است که پرداخت نشده و مانند مهریه تلقی می‌شود که باید پرداخت شود.» محسن هاشمی در جلسه شورا در این هفته نیز به تکلیف قانونی دولت در این رابطه اشاره کرد و گفت: «نامه‌ای خطاب به رئیس‌جمهور تهیه کردند. در این نامه اظهار شده بود رئیس‌جمهور درخواست ویژه‌ای درخصوص نوسازی اتوبوس‌های شهری بدهند، ضمن اینکه در این نامه به یارانه دولت درخصوص بلیت مترو و اتوبوس‌ها هم اشاره شده است.

نه واگنی و نه ریالی از دولت نر سیده

مجید فراهانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران هم به سهم ۵۰ درصدی دولت در تامین هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل شهری اشاره کرد و گفت: «حمل‌ونقل ریالی مهم‌ترین و اصلی‌ترین روش کاهش آلودگی هواست. در این زمینه



دولت تامین ۵۰ درصد هزینه‌ها را تقبل کرده، ولی متأسفانه حداقل در این سه، چهار سال اخیر یک ریال هم در این زمینه به شهرداری کمک نکرده است و وظیفه‌ای را که تقبل کرده، از آن شانه خالی می‌کند. در این زمینه دولت قول خرید ۲۰۰۰ واگن جدید مترو هم داده بود که ۱۰۰۰ واگن متعلق به شهر تهران بود، متأسفانه این وعده هم محقق نشد و تا الان هیچ خبری از این واگن‌ها نیست. در ارتباط با بلیت مترو هم تامین هزینه و یارانه‌های بلیت مترو درتهران به سه قسمت تقسیم می‌شود؛ یک قسمت آن توسط شهروندان، قسمت دیگر توسط شهرداری و بخشی هم توسط دولت تامین می‌شود که آن را دولت در سال‌های اخیر تقبل نکرده و هزینه‌اش را نپرداخته است.»

دولت هیچ اقدامی نکرده است

حسن رسولی، نایب‌رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران در ارتباط با الزام قانونی دولت بر تخصیص یارانه جهت توسعه و تجهیز حمل‌ونقل شهری خاطرنشان کرد: «در این زمینه دو قانون مصوب وجود دارد. بند ۸ قانون هدفمند کردن



یارانه مصوب سال ۸۸، دولت را مکلف کرده یارانه پرداخت کند؛ یعنی دولت باید یارانه مذکور را از محل منابع عمومی به‌بنگاه‌ها و سازمان‌های مجری همچون شهرداری پرداخت کند. همچنین براساس ماده ۹۰ در برنامه چهارم، دولت ملزم به پرداخت یارانه شده و در سیاست‌های اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی که در سال ۸۶ به‌عنوان سند بالادستی توسط رهبری اعلام شده، این الزام برای دولت محرز است، اما دولت تاکنون اقدام نکرده است. کمیسیون برنامه و بودجه پیشنهاد داد این تبصره به این عنوان که شهرداری تهران مکلف است نسبت به پیگیری درخصوص وصول حق‌السهم از محل یارانه بلیت مترو اقدام کند، تدوین شود و مدیریت شهری گزارشی را هر سه سال به شورای شهر تهران ارائه دهد.»

اتوبوس‌ها عامل اصلی آلودگی هوا

زهرادرعظم‌نوری، عضو شورای شهر در ارتباط با علل اصلی آلودگی هوای پایتخت خاطرنشان کرد: «بیش از ۷۰ درصد ذرات معلق را در هوای تهران منابع متحرک (خودروها) تولید می‌کنند. از این ۷۰ درصد کمتر از ۳ درصد توسط خودروهای سواری و بیش از ۹۷



درصد توسط کامیون‌ها، اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها و موتورسیکلت‌ها تولید می‌شود. براساس برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران، شهرداری موظف است تعداد ۸۴۰۰ دستگاه اتوبوس دیزلی خود را به فیلتر جذب دوده مجهز کند. پس از گذشت چهار سال از برنامه فقط در ۵۰ دستگاه اتوبوس، فیلتر دوده نصب شده است.»

از برنامه توسعه خیلی عقبیم

محمد علیخانی، عضو شورای شهر تهران در تشریح نیازمندی‌های حمل‌ونقل عمومی تهران و کمبودهای موجود در این حوزه خاطرنشان کرد: «۲۲ هزار میلیارد تومان تنها برای خطوط فعلی مترو اعتبار نیاز داریم و برای همین خطوط



نیز نیازمند دو هزار واگن با اعتبار ۱۰ هزار میلیارد تومان هستیم. درمورد اتوبوس‌ها نیز از حدود هفت هزار و ۶۰۰ اتوبوس، پنج هزار دستگاه فرسوده است و بقیه هم درآستانه فرسودگی هستند. درحالی که طبق برنامه ما باید ۹ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس داشته باشیم که نشان می‌دهد چقدر از برنامه عقبیم.»

در آینده حسرت خواهیم خورد

برای فهم بیشتر جایگاه مترو می‌توان به نامه محسن هاشمی خطاب به اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور اشاره کرد که در آن نامه آمده بود: «ساده نیست تصور کنید روزانه حدود دو تا دو نیم میلیون سفری که با مترو انجام می‌شود، اگر بخواید روی زمین منتقل شود، بر اثر



کمبود اعتبارات و مشکلات این حجم سفر از زیر زمین، آن وقت به‌نظر شما چه مشکلی برای پایتخت فراهم خواهد شد؟ او ابراز اطمینان کرد اگر حالا به فکر نباشیم و دولت اهمیت موضوع را به‌درستی درک نکند، به‌طور قطع درآینده حسرت خواهیم خورد. این نامه در واکنش به کاهش ۵۰ درصدی بودجه دولتی در بحث توسعه متروی کلانشهرها بود.

نیاز تهران دوبرابر ظرفیت فعلی

محمدعلی نجفی، شهردار سابق و مستعفی تهران در ارتباط با وضعیت ناوگان حمل‌ونقل ریالی تهران خاطرنشان کرد: «۱۳۰۰ واگن در متروی تهران امروز مسافران را جابه‌جا می‌کند و این تعداد باید به دو برابر افزایش یابد. بنابراین کمبود اساسی در



اتوبوسرانی و مترو وجود دارد و مشکل اساسی کمبود منابع مالی است؛ شهرداری منابع مالی کافی در اختیار ندارد و دولت هم در حدی که باید، به علت مشکلات بودجه‌ای حمایت نکرده است.» نجفی در ادامه بیان کرد: «اگر کل بودجه ۹۷ شهرداری تهران را واگن مترو بخریم، قیمت تنها سه واگن می‌شود و دولت باید در این حوزه به شهرداری کمک کند.»

امیدی که ناامید شد

یکی از نکته‌های مثبت مدیریت جدید شهری، حضور شهردار در جلسات هیات دولت و ارتباط مستقیم با بدنه دولت بود. اگر یک‌بار دیگر توضیحات ابتدایی متن و تشریح رابطه میان دولت و مدیریت شهری را مرور کنید، به‌خوبی به اهمیت چنین گزاره‌ای پی می‌برید، از آنجایی که هم اعضای شورا، هم شخص شهردار و هم دولت از یک جریان و طیف سیاسی هستند، این مهم می‌توانست گره‌گشا باشد و شهرداری از نفوذ پیش‌آمده جهت بهبود وضعیت شهر بهره‌برداری کند اما متأسفانه این هم راهگشا واقع نشد و همچنان دولت‌ها قصد کمک به مدیریت شهری و ساماندهی وضعیت کلانشهرها ندارند.

وعده‌های پیاپی

با این تفاسیر و با تحلیل وضعیت مالی موجود دوباره می‌توان به بررسی سخنان شهردار فعلی تهران یعنی محمدعلی افشانی پرداخت. وعده بهره‌برداری از ۵۰ کیلومتر مترو بعد از یک‌سال که از ابتدا هم امیدی به آن نبود. شهرداری درحال حاضر و به گفته اعضای شورای شهر تهران ۵۰ هزار میلیارد بدهی دارد؛ اعضای شورا و مجموعه مدیریت شهری برای تسویه این بدهی چشم به حذف برخی اقدامات ضروری نظیر برگزاری نمایشگاه عطر سبب و کمک برای برپایی مراسم اربعین دوخته‌اند، فعلی که هیچ کمکی به جبران بدهی‌ها نمی‌کند و تنها مدیریت جدید شهری را بیش از وضعیت فعلی ناتوان نشان می‌دهد.

همچنان همان ۵ هزار دستگاه هم کم است

سال گذشته بود که اقبال شاکری، عضو سابق شورای شهر تهران گفت: «برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهری به پنج هزار دستگاه اتوبوس نیاز داریم.» دوازده سال پیش هم محمدحسین مقیمی، استاندار تهران در جلسه کارگروه کاهش آلودگی هوای استان تهران گفت: «اگر حداقل پنج هزار دستگاه اتوبوس جدید امسال در تهران جایگزین و به کار گرفته نشود، تغییری در آلودگی هوای تهران نسبت به سال گذشته مشاهده نخواهیم کرد. جهت تامین اتوبوس با ارز ثانویه حدود یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان برای هر اتوبوس نیاز است و از آنجا که امکان افزایش قیمت بلیت در حمل‌ونقل شهری برای بازگشت سرمایه وجود ندارد، باید پرداخت یارانه دولت محقق شود.»

مدیریت جدید شهری راهی جز کمک خواستن از دولت ندارد

هم غالباً از طریق وام و فاینانس بانکی تامین کرد، به‌علاوه درآمد حاصل از ساخت و سازهای قانونی و در قالب طرح تفصیلی. در این دوره عده‌ای شهرداری را متهم به بدهی‌های چند هزار میلیاردی می‌کنند اما نمی‌گویند این بدهی‌ها برای چه چیزی است و اگر قرار بود همین امروز برای توسعه مترو شهرداری زیر بار قرض و وام برود، چند هزار میلیارد بیش از این باید هزینه می‌شد. در آن زمان ارزانی آقای قالیباف مترو را توسعه داد و شهر را هم از لحاظ امکانات فیزیکی و هم روحیه شهروندی به وضعیت خوبی رساند. در ارتباط با این دوره هم به‌هرحال با معضلاتی روبه‌رو هستیم، سوای مترو تا چند سال آینده با بحران اتوبوس‌های فرسوده مواجه خواهیم شد و مدیریت شهری راهی جز کمک خواستن از دولت ندارد.»

ابوالفضل قناعتی، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر چهارم در گفت‌وگو با «فرهیختگان» با جمع‌بندی مسئولیت‌های دولتی و توان شهرداری سابق در پیشبرد اهداف مربوط به حمل‌ونقل عمومی خاطرنشان کرد: «در زمان ریاست‌جمهوری آقای احمدی‌نژاد و بعد از بحث هدفمندی یارانه‌ها و گران شدن سوخت، قرار شد از درآمد حاصله، بخشی به حمل‌ونقل عمومی و توسعه آن در سراسر کشور

