

نگاهی زیرساختی به پروندهٔ جنایی این روزها؛ وقتی امکان جابه‌جایی امن و ارزان کم می‌شود

سقوط ۸۴ درصدی حمل‌ونقل عمومی در استان تهران



انتشار خبر قتل دلخراش حسین نه‌زاد در روزهای اخیر، فضای خبری کشور را به کلی تحت تأثیر خود قرار داد. پس از انتشار خبر، این موضوع از منظرهای مختلفی مورد تحلیل قرار گرفته و تحلیل‌های روانشناسی، جامعه‌شناسی، حقوقی و جرم‌شناسی و... برای آن ارائه شده و از یک منظر دیگر، نگاه به این موضوع از دریچه اقتصاد است. در تحلیل‌های اقتصادی اولاً امکان جابه‌جایی امن و ارزان بین پایتخت و حومه، موضوع محوری است. ثانیاً، مهاجرت‌ها از استان‌ها به تهران، افزایش چالش‌های زیستی مهاجران و موضوعاتی از این دست قابل بحث است. در گزارش پیش‌رو عمدتاً موضوع از ناحیه امکان جابه‌جایی امن و ارزان بین پایتخت و حومه بررسی شده است. داده‌های رسمی از جابه‌جایی مسافر از طریق پایانه‌های مسافربری درون‌استانی تهران نشان می‌دهد یکی از چالش‌های مهم در حوزه حمل‌ونقل عمومی استان تهران، تفاوت چشمگیر میان تعداد مسافران جابه‌جا شده و ظرفیت واقعی ناوگان حمل‌ونقل موجود است. این اختلاف زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بدانیم روایت‌های مختلف و آمار داده‌های مربوط به جابه‌جایی مسافر از طریق پایانه‌های مسافربری و جابه‌جایی درون‌استانی، ورود و روزه مسافر از حومه به شهر تهران را بین یک تاسه میلیون نفر تخمین می‌زنند؛ رقمی که در مقیاس سالانه به ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون نفر می‌رسد. با این حال، آمار رسمی داده‌ها مربوط به جابه‌جایی مسافران از طریق پایانه‌های مسافربری و جابه‌جایی درون‌استانی نشان می‌دهد که سهم حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی این جمعیت انبوه چندان قابل توجه نیست. در سال ۱۴۰۲، تنها ۵۴۷ هزار نفر از طریق حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای و حدود ۱۱ میلیون نفر با حمل‌ونقل ریلی درون‌استانی جابه‌جا شده‌اند. اگر متروی تهران را هم به این‌ها اضافه کنیم که حدود ۱۰ درصد از کل جابه‌جایی‌ها در شهر تهران را پوشش می‌دهد، بازهم حمل و نقل غالب در استان تهران، سواری‌های شخصی و گذری است. داده‌های رسمی نشان می‌دهد از سال ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۲ جابه‌جایی مسافر از طریق پایانه‌های مسافربری درون‌استانی تهران کاهش ۸۶ درصدی داشته است. از سوی دیگر، سکونت چند میلیون نفر از اتباع خارجی مجاز و غیر مجاز در مناطق حومه‌ای استان تهران، فشار بیشتری را به سامانه حمل‌ونقل عمومی وارد کرده است. بسیاری از این افراد به دلیل شرایط اقتصادی، مقناضی سفرهای ارزان‌قیمت و استفاده از ناوگان عمومی هستند؛ موضوعی که باعث شده دسترس ساکنان ایرانی حومه تهران به وسایل حمل‌ونقل عمومی بیش از گذشته محدود شود.

سقوط ۸۴ درصدی مسافران حمل‌ونقل عمومی طی ۱۷ سال

یکی از مشکلات گزارش‌نویسی و ارائه تحلیل از وضعیت حمل‌ونقل عمومی تهران و البته کشور، فقدان داده‌های کافی مستند و رسمی است. در خصوص موضوع گزارش حاضر به‌رغم تلاش‌های جدی خبرنگار «فرهیختگان»، داده‌های قابل دسترس از تعداد جابه‌جایی مسافر در استان تهران به تفکیک حمل‌ونقل عمومی و حمل‌ونقل شخصی و همچنین داده‌های شهرستان‌ها و حومه تهران به تفکیک حمل‌ونقل عمومی و شخصی مشاهده نشد. با این حال، آمارهای منتشرشده از حمل‌ونقل جاده‌ای کشور طی سسال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد تعداد مسافران جابه‌جاشده در داخل استان تهران (کل شهرستان‌های استان) از طریق ناوگان عمومی (اتوبوس، مینی‌بوس و سوارایی‌های عمومی) در پایانه‌های مسافربری با کاهش چشمگیری مواجه بوده است، به طوری‌که در سال ۱۳۸۵ مجموعاً ۵/۵ میلیون نفر از این طریق جابه‌جا شده‌اند، درحالی‌که این رقم در سال ۱۴۰۲ به تنها ۵۴۷ هزار نفر رسیده است. این کاهش بیش از ۸۴ درصدی، تصویری نگران‌کننده از وضعیت ناوگان عمومی جاده‌ای کشور ارائه می‌دهد. بازهم تأکید می‌شود گرچه داده قابل استنادی از کل جابه‌جایی‌ها در درون استان تهران قابل دسترس نیست و نمی‌توان سهم حمل‌ونقل عمومی از کل جابه‌جایی‌ها را محاسبه کرد، با این حال آنچه از داده‌های کلی می‌توان نتیجه گرفت این است که حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی جای خود را به استارت‌آپ‌های حمل‌ونقل و خودروهای سواری شخصی و بدون مجوز داده است. این موضوع نشان می‌دهد کم‌اهمیتی دولت و شهرداری‌ها به موضوع حمل‌ونقل عمومی و تشویق غیرمستقیم تردد خودروهای شخصی (از بنزین ارزان و عوارض ناچیز تا عدم توسعه حمل‌ونقل عمومی) منجر به شکل‌گیری نوع خاصی از حمل‌ونقل پردردر،

۱

۲

۳

۴

۵

۶

۷

۸

۹

۱۰

۱۱

۱۲

۱۳

۱۴

۱۵

۱۶

۱۷

۱۸

۱۹

۲۰

۲۱

۲۲

۲۳

۲۴

۲۵

۲۶

۲۷

۲۸

۲۹

۳۰

۳۱

۳۲

۳۳

۳۴

۳۵

۳۶

۳۷

۳۸

۳۹

۴۰

آلاینده، شلوغ (پرترافیک)، پرهزینه (بنزین سوزی بالا) و ضد جریان جهانی آن (توجه به حمل‌ونقل سبز و توسعه پایدار) شده است.

اتوبوس‌ها در حال تبدیل به نوستالژی!

بررسی داده‌های جزئی تر نشان می‌دهد در بین سه وسیله حمل‌ونقل عمومی یعنی اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی‌های خطی، اتوبوس‌ها که زمانی پرطرفدارترین وسیله سفر بین‌شهری محسوب می‌شدند، تعداد مسافران آن‌ها در داخل استان تهران از ۶۶۱ هزار مسافر در سال ۱۳۸۵ به تنها ۲۷ هزار نفر در سال ۱۴۰۲ رسیده است؛ عددی که حاکی از یک افت ۹۵ درصدی است. مینی‌بوس‌ها نیز وضعیتی مشابه داشته‌اند و از حدود ۲/۸ میلیون مسافر به ۳۸۶ هزار نفر کاهش یافته‌اند. سواری‌های عمومی بین‌شهری که در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ رشد محسوسی داشتند، از سال ۱۳۹۵ به بعد با روند نزولی مواجه شده‌اند و در سال ۱۴۰۲ تنها ۱۳۳ هزار مسافر را جابه‌جا کرده‌اند. تداوم این روند می‌تواند تبعات گسترده‌ای از جمله افزایش ترافیک، آلودگی هوا و کاهش ایمنی جاده‌ها را به دنبال داشته باشد. بازنگری در سیاست‌های حمل‌ونقل عمومی و سرمایه‌گذاری جدی در این حوزه ضروری به نظر می‌رسد.

مینی‌بوس‌ها بدون جایگزین غیب شدند

بررسی آمار وسایل نقلیه عمومی درون‌شهری تهران طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که ترکیب ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر به طور قابل توجهی دگرگون شده است. در این دوره، درحالی‌که تعداد تاکسی‌ها با رشد چشمگیر مواجه شده، سهم اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها به طور نگران‌کننده‌ای کاهش یافته است. در سال ۱۳۸۵ مجموع وسایل حمل‌ونقل عمومی شهری ۴۷ هزار دستگاه بود که از این میان ۴۱ هزار دستگاه تاکسی، ۴ هزار مینی‌بوس و ۱۵۳۴ دستگاه اتوبوس فعالیت داشتند. این ارقام تا سال ۱۳۹۹ به بیش از ۱۰ هزار دستگاه رسید که بیش از ۹۰ هزار دستگاه آن تاکسی بودند. گرچه از سال ۱۴۰۰ به بعد کاهش تدریجی در آمار کل ناوگان مشاهده می‌شود، اما تاکسی‌ها همچنان اکثریت مطلق را در اختیار دارند (بیش از ۹۱ درصد در سال ۱۴۰۲). از سوی دیگر، اتوبوس‌ها که ستون اصلی حمل‌ونقل جمعی کارآمد در جهان محسوب می‌شوند، از ۷۹۳۰ دستگاه در سال ۱۳۹۵ به ۵۹۲۸ دستگاه در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته‌اند. همچنین مینی‌بوس‌ها نیز از حدود ۴ هزار دستگاه در دهه ۸۰ به حدود ۱۶۰۰ دستگاه در سال ۱۴۰۲ رسیده‌اند.

کاهش ۲۸ درصدی سهم حمل‌ونقل عمومی

گرچه حمل‌ونقل عمومی تهران فقط به اتوبوس ختم نمی‌شود، اما اتوبوس‌ها به‌واسطه تحرکی که نسبت به مترو و تراموا و سایر وسایل حمل‌ونقل عمومی دارند، از جمله پایه‌های اصلی حمل‌ونقل شهری محسوب می‌شوند. برای بررسی جزئی‌تر این موضوع به سیراع آمارهای شهر تهران رفته‌ایم. نگاهی به داده‌های آماری شهر تهران نشان می‌دهد در ۱۰ تا ۱۵ سال اخیر بی‌توجهی عجیبی به نقش اتوبوس‌ها در جابه‌جایی مسافر در شهر تهران شده است. طبر گزارش آمارنامه شهرداری تهران در سال ۱۴۰۰، روزانه ۲۰/۳ میلیون مسافر از طریق بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی در شهر تهران انجام شده که حدود ۵۵ درصد آن با خودروهای شخصی و موتورسیکلت و ۴۴/۴ درصد نیز با حمل‌ونقل عمومی انجام شده است. در بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل عمومی، طی سالال ۱۴۰۲ سهم مترو از کل سفرهای شهر تهران ۱۰/۵ درصد، سهم اتوبوس ۹/۳ درصد و سهم تاکسی ۰/۴ تا ۱/۸ درصد بوده است.

اما نگاهی به داده‌های تاریخی نکات قابل تأملی را نشان می‌دهد. بر اساس داده‌های شهرداری تهران، سهم ۸۴ درصدی، تصویری نگران‌کننده از وضعیت ناوگان عمومی جاده‌ای است که این میزان از ۴۸ درصد در سال ۱۳۸۳ به ۶۱ درصد تا سال ۱۳۹۵ رسیده بود. به عبارتی، طی ۱۰ سال اخیر سهم حمل‌ونقل عمومی از جابه‌جایی مسافر در شهر تهران نزدیک به ۱۷ واحد درصد کاهش داشته است. این داده‌ها یک نکته قابل تأملی را نیز نشان می‌دهد: بر اساس آمارها، با اجرای اولین مرحله سهمیه‌بندی بنزین و سپس اجرای قانون هدفمندی در سال ۱۳۸۹، سهم خودروهای شخصی در جابه‌جایی‌ها در پایتخت به‌شدت روند کاهشی را تجربه کرده و از ۵۲ درصد در سال ۱۳۸۳ به ۴۰ تا ۴۵ درصد در سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ رسیده است. هم‌زمان با این کاهش، سهم حمل‌ونقل عمومی در سفرهای شهر تهران رشد چشمگیری داشته است. اما سهم

۱

۲

۳

۴

۵

۶

۷

۸

۹

۱۰

۱۱

۱۲

۱۳

۱۴

۱۵

۱۶

۱۷

۱۸

۱۹

۲۰

۲۱

۲۲

۲۳

۲۴

۲۵

۲۶

۲۷

۲۸

۲۹

۳۰

۳۱

۳۲

۳۳

۳۴

۳۵

۳۶

۳۷

۳۸

۳۹

۴۰

نگاهی زیرساختی به پروندهٔ جنایی این روزها؛ وقتی امکان جابه‌جایی امن و ارزان کم می‌شود

۴/۴ درصدی حمل‌ونقل عمومی از کل جابه‌جایی شهر تهران در حالی است که در شهر هنگ‌کنگ ۷۷ درصد از جابه‌جایی‌ها با حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود. این میزان در زوریخ و استکهلم ۷۳ درصد، در سنگاپور ۷۲ درصد، هلسینکی ۷۱ درصد، اسلو ۶۷ درصد، توکیو و پاریس ۶۶ درصد، برلین ۶۵ درصد، لندن، آمستردام و سنول ۶۴ درصد، فرانکفورت ۶۲ درصد، نیویورک ۵۶ درصد و استانبول ۵۵ درصد است. البته تفاوت عمده بین حمل‌ونقل عمومی در تهران با شهرهای مذکور این است که در آن شهرها سهم اتوبوس و مترو نسبتاً بالا است و سهم تاکسی‌ها و تاکسی‌های اینترنتی از تهران کمتر است.

سیاست‌گذاری دولت‌ها علیه حمل‌ونقل عمومی

داده‌های گزارش حاضر نشان می‌دهد در کشور میان سیاست‌گذاری حمل‌ونقل به‌اشتباه، مشوق استفاده بیشتر از خودروهای شخصی بوده و کمتر به حمل‌ونقل عمومی بها داده است. اتفاقی که علاوه بر ترافیک سنگین، آلودگی هوا، باعث تشدید مصرف سوخت در کشور نیز شده است؛ همچنین سالانه خسارت زیادی را به شهروندان، دولت و کشور وارد می‌کند. در همین خصوص، نکته قابل تأمل اینکه کاهش سرانه اتوبوس‌های شاغل در تهران بین سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۴۰۲ در حالی رخ می‌دهد که در این سال‌ها قانون هدفمندی در حال اجرا بوده است. به عبارتی، در سال ۱۳۸۹ در حالی دولت قانون هدفمندی را ارائه‌ها را به اجرا گذاشت (هرچند مراحل بعدی اجرا نشد) که یکی از مهم‌ترین بندهای آن در زمین ماند.

طبق ماده ۷ قانون هدفمندی یارانه‌ها، دولت مکلف بود حداکثر تا ۵۰ درصد از خالص وجوه حاصل از اجرای این قانون را در قالب ۱- یارانه‌های نقدی و غیرنقدی خانسوار و ۲- اجرای نظام جامع تأمین اجتماعی هزینه کند. در ماده ۸ این قانون نیز برای بخش دوم منابع هدفمندی تکلیف شده بود که دولت باید ۳۰ درصد از خالص وجوه حاصل از اجرای این قانون را برای پرداخت کمک‌های بلاعوض یا یارانه سود تسهیلات به ۱- بهینه‌سازی مصرف انرژی در واحدهای تولیدی، خدماتی و مسکنی و تشویق به صرفه‌جویی و رعایت الگوی مصرف، ۲- اصلاح ساختار فناوری واحدهای تولیدی در جهت افزایش بهره‌وری انرژی، آب و توسعه تولید برق از منابع تجدیدپذیر، ۳- جبران بخشی از زیان شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و فرآورده‌های نفتی و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، ۴- گسترش و بهبود حمل‌ونقل عمومی در چهارچوب قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، ۵- حمایت از تولیدکنندگان بخش کشاورزی و صنعتی، ۶- حمایت از تولید نان صنعتی، ۷- حمایت از توسعه صادرات رفتنی و ۸- توسعه خدمات الکترونیکی تعاملی با هدف حذف یا کاهش رفت‌وآمدهای غیرضرور تخصیص داده شود. درنهایت در ماده ۱۱ نیز قانون هدفمندی بیان می‌داشت دولت مجاز است تا ۲۰ درصد از خالص وجوه

۱

۲

۳

۴

۵

۶

۷

۸

۹

۱۰

۱۱

۱۲

۱۳

۱۴

۱۵

۱۶

۱۷

۱۸

۱۹

۲۰

۲۱

۲۲

۲۳

۲۴

۲۵

۲۶

۲۷

۲۸

۲۹

۳۰

۳۱

۳۲

۳۳

۳۴

۳۵

۳۶

۳۷

۳۸

۳۹

۴۰

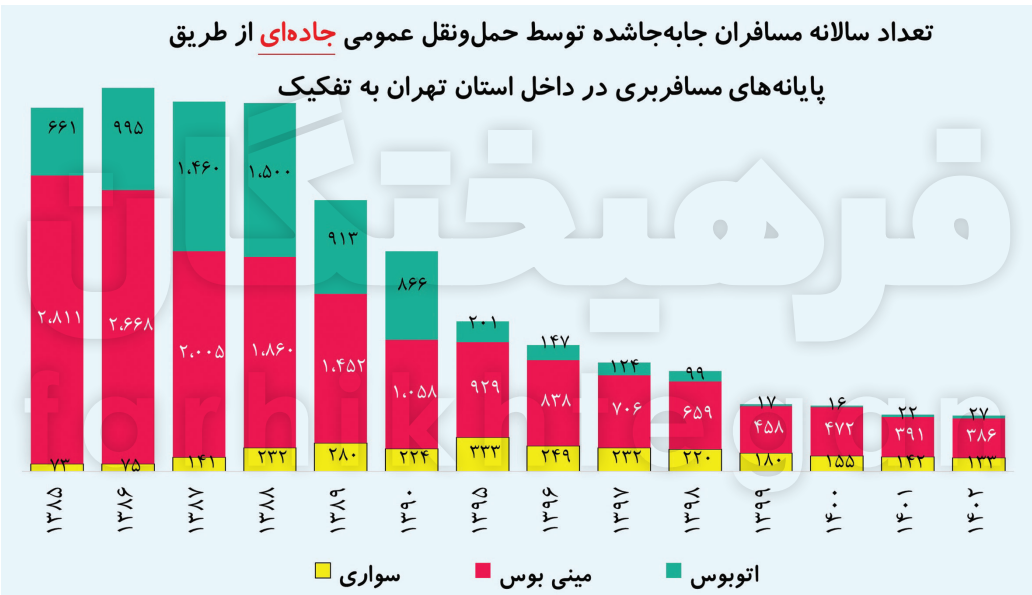
نگاهی زیرساختی به پروندهٔ جنایی این روزها؛ وقتی امکان جابه‌جایی امن و ارزان کم می‌شود

سقوط ۸۴ درصدی حمل‌ونقل عمومی در استان تهران

حاصل از اجرای این قانون را به‌منظور جبران آثار آن بر اعتبارات هزینه‌ای و کمک دارایی‌های سرمایه‌ای هر هزینه کند. آمارهای عملکرد قانون هدفمندی نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از منابع این قانون به شکل‌های مختلف و در قالب نقدی و غیرنقدی (پرداخت نقدی و پرداخت‌های خرید تضمینی کنندگی و...) صرف پرداخت به مردم شده و بخشی نیز برای پرداخت یارانه نان (خرید تضمینی کندم) و بخشی دیگر صرف جبران بخشی از زیان شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات آب‌وفاضلاب، برق، گاز طبیعی و فرآورده‌های نفتی می‌شود. این موارد نشان می‌دهد حتی در سال‌های که سهم حمل‌ونقل شخصی یا خودروهای شخصی کاهش می‌شده، نه به‌واسطه توسعه حمل‌ونقل عمومی، بلکه عمدتاً به‌واسطه افزایش قیمت حامل‌های انرژی و کاهش استفاده از خودروی شخصی بوده است. در مجموع، علاوه بر سیاست‌گذاری غلط در تثبیت قیمت حامل‌های انرژی برای چندین سال، تخصیص یارانه‌ها نیز در کشور به ضرر حمل‌ونقل عمومی تمام شده که همه این‌ها، عملاً حمایت از خودروهای شخصی بوده و محصول آن مصرف سوخت بیشتر، آلودگی بیشتر و درنهایت خسارت‌های مادی، معنوی و خسارت جانی است.

حمل‌ونقل ریلی همچنان کم‌فروغ

داده‌های مربوط به تعداد مسافران جابه‌جا شده از طریق حمل و نقل عمومی ریلی در استان تهران (بدون متروی تهران) نشان می‌دهد میزان جابه‌جایی مسافر از سال ۹۰ که بالغ بر ۹ میلیون و ۳۸۲ هزار نفر بوده، در سالل ۱۴۰۲ به بیش از ۱۰ میلیون و ۸۸۷ هزار نفر رسیده است؛ هرچند این میزان در برخی بازه‌های زمانی نوسانات اندکی داشته اما کمترین میزان ثبت شده مربوط به سال ۹۹ هم‌زمان با شیوع پاندمی کرونا و حدود ۴ میلیون و ۷۸۱ هزار مسافر بوده است. بررسی آمارها نشان می‌دهد میزان جابه‌جایی مسافر از طریق مسیر ریلی عملاً تفاوت ویژه‌ای نداشته و طی بیش از یک‌دهه تنها حدود ۱۶ درصد افزایش یافته است. با توجه به کاهش چشمگیر ۸۴ درصدی مسافران جاده‌ای در استان تهران طی دو دهه گذشته، می‌توان گفت که کاهش حجم مسافران جاده‌ای عملاً در افزایش چشمگیر جابه‌جایی ریلی تأثیرگذار نبوده است. این اختلاف نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از مسافران ممکن است به‌جای استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی، به سمت خودروهای شخصی یا روش‌های جایگزین دیگر رفته‌اند. به این ترتیب، رشد محدود حمل‌ونقل ریلی در کنار کاهش قابل توجه حمل‌ونقل جاده‌ای، بیانگر نیاز مبرم به برنامه‌ریزی دقیق‌تر و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی برای پاسخگویی به نیازهای رو به افزایش جمعیت استان تهران است. لازم به ذکر است طبق داده‌های متروی تهران، در سال ۱۴۰۲ تعداد ۱۳۱ میلیون قهره بلیت در مترو تهران فروخته شد که سهم حومه تهران از آن مشخص نیست، اما هر چه هست، سهم حومه بازهم به دلیل انقطاع کالبدی بین حومه و ایستگاه‌های مترو، هنوز ناچیز است.



۱

۲

۳

۴

۵

۶

۷

۸

۹

۱۰

۱۱

۱۲

۱۳

۱۴

۱۵

۱۶