

## تحلیل سیستم حمل‌ونقل شهر تهران: بر اساس سه عامل رفاه، بهداشت و سلامتی، و سهولت در دسترسی

معصومه سلطانی (دانشجوی دکتری سیاست‌گذاری عمومی  
دانشگاه تهران)

۲۰ آذر ۱۳۹۶

شماره مسلسل: ۷۷۰۰۴۳۴

شماره شاپا: ۵۳۸۵-۲۴۲۳

**۱. رفاه:** منظور از رفاه در این حوزه امکانات و قابلیت‌هایی است که در اختیار شهروندان قرار می‌گیرد. نخست آنکه بخش عمده‌ای از وسایط نقلیه عمومی همچون مترو و BRT به گونه‌ای تعبیه شده‌اند که موجبات دشواری و رنجش شهروندان را فراهم آورده و باعث می‌شوند بخش عمده‌ای از آنان ایستاده تردد کنند و با وجود آنکه همه‌ی افراد برای تردد هزینه‌ی واحدی را می‌پردازند از شرایط یکسانی برخوردار نیستند. به علاوه سیستم حمل و نقل شهری، سیستم سالمندمحور، معلول‌محور و کودک‌محور نبوده و قادر به تأمین نیازهای این گروه‌ها در جامعه نیستند. البته نمی‌توان از سیستمی که قادر به تأمین رفاه شهروندان عادی جامعه نیست توقع داشت که به تأمین رفاه و مناسب‌سازی برای این اقشار آسیب‌پذیر بیندیشد.

مشکل قابل ذکر دیگر اتلاف زمان است که شرایط بهره‌گیری از وسایط نقلیه عمومی را در بخش‌های از کلان‌شهر تهران با دشواری همراه می‌سازد. همچنین عدم تناسب وسایط نقلیه‌ی عمومی با شمار متقاضیان در ساعات مشخصی از شبانه‌روز مشکل دیگری است که بر کسی پوشیده نیست.

**۲. سلامت و بهداشت:** نخست آنکه کلان‌شهر تهران در مجموعه‌ی آلوده‌ترین کلان‌شهرهای جهان جای گرفته است. مسلماً علاوه بر کارخانه‌ها، خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها یکی از عوامل آلوده‌کننده‌ی این سکونتگاه، اتوبوس‌ها و تاکسی‌هایی هستند که در شبکه‌ی ناوگان حمل‌ونقل شهر تهران قرار دارند. مشکلات فنی موجود در این وسایط نقلیه و کیفیت پایین سوخت‌های مورد استفاده در آنها، به تشدید آلودگی پایتخت منجر می‌گردد. به علاوه برخی از آنها فاقد ایمنی لازم برای شهروندان هستند و می‌توانند سلامتی آنها را تهدید نمایند. فقدان استانداردهای لازم مشکل دیگری است که بر سلامتی شهروندان به‌طور مستقیم اثر می‌گذارد. البته باید در نظر داشت که آسیب‌های ناشی از وسایط نقلیه اعم از آسیب بر جسم و روان، لزوماً به یک‌باره و در کوتاه‌مدت شکل نمی‌گیرند. بلکه اثرات آنها به تدریج و در بلندمدت آشکار می‌گردد.

**۳. سهولت در دسترسی:** مشکل دیگر وسایط نقلیه‌ی عمومی در کلان‌شهر تهران، دشواری‌های ناشی از دسترسی به موقع به وسایط حمل و نقل عمومی است. بدون شک یکی از مهم‌ترین مزیت‌های سیستم حمل‌ونقل شهری استاندارد، نحوه‌ی دسترسی شهروندان به آنها است. سهولت دسترسی شهروندان به ایستگاه‌ها همراه با مدت زمانی که صرف انتظار برای استفاده از وسیله‌ی موردنظر می‌گردد، نقش مهمی در مطلوبیت یا عدم مطلوبیت حمل و نقل شهری دارد. چراکه در زندگی بشر امروز،

در قرن بیست و یکم با توجه به افزایش شمار و نیز وسعت شهرها این پرسش اساسی را می‌توان مطرح نمود که آیا به موازات این تغییر کمی در سکونتگاه‌های انسانی می‌توان شاهد تحول کیفی و بهبود شرایط زندگی در آنها بود؟ آیا همه‌ی شهرها در سطح جهانی قابلیت و شایستگی شناخته شدن به‌عنوان شهرهای مدرن را دارا هستند؟ و میان شهرهای کشورهای توسعه‌یافته و کشورهای در حال توسعه در مقیاس‌های مختلف چه میزان هماهنگی و تشابه به لحاظ رفاه، سلامت و فراگیری و سهولت بهره‌گیری وجود دارد؟

از طرف دیگر شهر تهران به‌عنوان یک کلان‌شهر و نیز به‌عنوان پایتخت جمهوری اسلامی ایران، از یک سو دارای تراکم و تمرکز جمعیت، ثروت و امکانات است و از سوی دیگر بنا بر دلایل گوناگون قادر به تأمین نیازها و فراهم نمودن امکانات شهری آن‌گونه که در شهرهای کشورهای مدرن و تعدادی از کلان‌شهرهای کشورهای توسعه‌یافته است، نیست. بخشی از امکانات موجود در شهر تهران به دلیل مشکلاتی که به همراه دارند، از سوی بخش‌های مختلفی از جامعه قابل بهره‌گیری نیست و اساساً نمی‌توان آنها را متعلق به همه‌ی شهروندان دانست. حال آنکه در شهرهای مدرن امکانات شهری به گونه‌ای طراحی و سازمان‌دهی شده‌اند که غالب شهروندان با سهولت قادر به استفاده از آن هستند. این نوشته تلاش دارد که به بررسی و ارزیابی مقوله‌های رفاه، سلامت و فراگیری و سهولت در دسترسی در سیستم حمل و نقل شهری در کلان‌شهر تهران بپردازد.

دوم آنکه بخش عمده‌ای از پژوهش‌ها عمدتاً معطوف به گذشته هستند و هدف از انجام آنها اساساً بررسی و ارزیابی نحوه عملکرد این سیستم است. اگرچه این قبیل از پژوهش‌ها برای جلوگیری از خطاها و مشکلات کنونی بسیار سودمند هستند و طرح‌های آتی می‌تواند با نگاه به موفقیت‌ها و ضعف‌های مطرح‌شده انجام شود، ولی در عین حال به پروژه‌ها و طرح‌هایی نیاز داریم که پیش‌بینی محور و معطوف به آینده باشند. مراد از طرح چنین سخنی این است که با بررسی‌های دقیق و علمی پیرامون تراکم جمعیت در سال‌های آینده، پیش‌بینی مناطق آبی تمرکز جمعیت و بررسی علایق و گرایش‌های نسل‌های آتی به بازطراحی ساختار حمل‌ونقل شهری در تهران توجه گردد. باید توجه داشت که تحلیل‌ها و ارزیابی‌های گذشته‌محور اگرچه مفید هستند و وجود آنها در جامعه لازم است، اما با توجه به این مسئله که در رابطه با هر بخش از سیستم حمل‌ونقل هزینه‌های فراوان پرداخت می‌شود، این سیستم باید به گونه‌ای طراحی گردد که فاقد ضعف‌ها و مشکلات مطرح‌شده در بالا باشد. و در عین حال شهروندان نه به دلیل اجبار بلکه با رضایت از آنها استفاده کنند.

سوم آنکه هزینه‌های مربوط به سیستم حمل‌ونقل شهری نمی‌تواند و نباید صرفاً بر عهده‌ی دولت یا نهاد مدیریت شهری باشد. بدیهی است که در صورت خودداری هر یک از نهادها از انجام مسئولیت و پرداخت هزینه‌های مربوطه کیفیت وسایط نقلیه عمومی در سه شاخه مذکور کاهش خواهد یافت. به این ترتیب لزوم مشارکت و همکاری دولت و نهادهای شهری و تعیین حیطه عملکرد و حدود وظایف هر یک احساس می‌گردد. در شرایط کنونی لازم است این دو نهاد همکاری‌های فنی و عملی را جایگزین رقابت‌ها و شعارهای سیاسی کنند. طبیعتاً نمی‌توان مشکلات ناشی از حمل‌ونقل شهری را با شعار و وعده حل کرد. بلکه وجود اراده‌ی لازم برای اقدام همراه با تخصص‌گرایی می‌تواند به کاهش مشکلات حمل‌ونقل شهر تهران کمک نماید. چهارم تعامل با شهرهای موفق در زمینه سیستم حمل‌ونقل شهری اعم از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه، راهکار قابل بررسی دیگر در جهت کاهش مشکلات حمل‌ونقل پایتخت جمهوری اسلامی ایران است. بهره‌گیری از موفقیت‌ها و پیشرفت‌ها و پندگیری از شکست‌ها و چالش‌های موجود در این جوامع می‌تواند در بهبود ساختار حمل‌ونقل شهر تهران نقش مؤثری داشته باشد. تشکیل سمینارها و کنفرانسها، فراهم آوردن بستر و شرایط مناسب برای محققان و متخصصان برای مطالعه و پژوهش پیرامون وضعیت سیستم حمل‌ونقل شهری در

عامل زمان نقش و اهمیت بیشتری نسبت به گذشته ایفا می‌نماید و این حق شهروندان تهرانی است که با صرف کمترین زمان و پایین‌ترین هزینه به محل موردنظر خود دسترسی داشته باشند. خوشبختانه به نظر می‌رسد این عامل در مقایسه با دو عامل پیش با جدیت بیشتری پیگیری شده است. البته این گفته به این معنا نیست که در حال حاضر وضعیت دسترسی به وسایط حمل‌ونقل شهری، وضعیت مطلوبی است. متأسفانه در برخی از مکان‌ها و زمان‌ها در شهر تهران تردد با این وسایل بسیار دشوار می‌گردد و عامل سهولت در دسترسی در وسایط نقلیه نقش ضعیفی را ایفا می‌نماید.

باید توجه داشت که مشکلات موجود در سیستم حمل‌ونقل شهر تهران صرفاً منحصر در موارد یادشده نمی‌گردند و می‌توان موارد دیگری را نیز به آنها افزود. باین وجود در اینجا تنها به ذکر مواردی اکتفا شده است که به طور مستقیم بر ذهنیت شهروندان تهرانی اثر گذاشته و سبب می‌گردد در صورت امکان از به‌کارگیری وسایط نقلیه شهری خودداری نمایند. طبیعتاً تحلیل وضعیت کنونی نظام حمل‌ونقل در شهر تهران و ارائه‌ی بدیل‌های عملی مستلزم بررسی‌های دقیق و موشکافانه است. بدون شک تاکنون مطالب و پژوهش‌های متعدد و متنوعی از سوی متخصصان و صاحب‌نظران منتشر شده است که حاوی مطالب سودمند، انتقادات دقیق و جامع و راهکارهای ارزنده‌ای بوده‌اند. باین وجود همچنان نارضایتی فراوانی پیرامون چگونگی کارکرد این امکان مؤثر در شهر مشاهده می‌گردد.

راهکارهای پیشنهادی برای مشکلات ناشی از حمل‌ونقل شهر تهران را می‌توان در قالب زیر ارائه نمود:

نخست آنکه به نظر می‌رسد تعامل سازنده و مفید میان پژوهش‌ها و مطالعات انجام‌شده پیرامون این مقوله و نهادهای متولی آن به‌طور مؤثر وجود ندارد. در بسیاری از موارد دستاوردهای دانشگاهیان پیرامون نظام حمل‌ونقل شهری موردتوجه نهاد مدیریت شهری و نهاد متولی مربوطه نیست و در مواردی نیز نهاد متولی از وجود چنین پژوهش‌هایی آگاه نیست. طبیعتاً این بی‌اطلاعی و بی‌توجهی می‌تواند به کاهش کیفیت پژوهش‌ها و مطالعات صورت گرفته در این حوزه منتهی گردد. در مواردی نیز پژوهش‌های انجام‌شده برای حل مشکل در این زمینه سودمند نبوده و متناسب با نیازهای موجود در این حوزه صورت نگرفته‌اند. به این ترتیب وجود سازوکار تعاملی مؤثر و کارآمد در میان این دو گروه می‌تواند به بهبود حمل‌ونقل شهری یاری رساند.

کشورهای طرف تعامل و ارائه‌ی راهکارهای عملی و کارا از جمله موارد در این زمینه است.

پنجم: سازمان دهی یا بازطراحی سامانه‌ی ارزیابی شهروند محور می‌تواند گام مؤثر دیگر در زمینه بهبود نظام حمل‌ونقل شهری محسوب گردد. از طریق این سامانه کاربران با سهولت بیشتری قادر به ایجاد تعامل با مسئولان مربوطه خواهند بود و می‌توانند انتقادات و ضعف‌های موجود را بیان کنند و در صورت امکان راهکار ارائه دهند. اگرچه همه‌ی مردم قادر به اظهارنظر و ارائه راهکار راجع به مسائل تخصصی مدیریت شهری نیستند، اما می‌توانند به عنوان گروه هدف مرجع مؤثری برای دریافت اطلاعات پیرامون نحوه عملکرد نظام حمل‌ونقل شهری به خصوص در رابطه با عامل نخست یعنی رفاه و آسایش و عامل سوم یعنی وضعیت دسترسی محسوب گردند.

استفاده از مطالب با ذکر منبع آزاد است.

متون سیاستی منتشرشده در شمس، بیانگر دیدگاه نویسندگان بوده و لزوماً نظر این شبکه نیست.