

## بالاخره تونل‌ها پولی می‌شوند؟/رفت و برگشت شهرداری پایتخت برای کسب درآمد پایدار ادامه دارد!

شورای شهر تهران دی‌ماه سال ۹۲ و در جریان بررسی و تصویب احکام درآمدهای برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران، شهرداری را ملزم به کاهش ازدحام ناشی از تردد وسایل نقلیه شخصی در بزرگراه‌ها، کاهش آلودگی هوا و افزایش اقبال به وسایل حمل‌ونقل عمومی در دو سال آینده کرد و در همین مصوبه قرار شد لایحه شرایط ایجاد سامانه قیمت‌گذاری برای بزرگراه‌ها را به شورا ارائه کند و پس از مدتی هم شهرداری لایحه اخذ عوارض تردد خودرو از معابر خاص پایتخت را ارائه کرد.

به گزارش ایسکانیوز و به نقل از روزنامه ایران اما ایجاد سامانه قیمت‌گذاری بزرگراه‌ها که اعضای شورا به آن رأی داده بودند، خیلی زود منتقدان بسیاری از اعضای شورا، نمایندگان مجلس و مسئولان مدیریت شهری پیدا کرد. مخالفان معتقد بودند که اجرای چنین طرحی بدون مطالعه و پشتوانه کارشناسی بار روانی بر جامعه تحمیل خواهد کرد. از این زمان به بعد بود که حواشی و انتقادات به این طرح آغاز شد. شورا و شهرداری که لایحه درآمدهای پایدارشان از سال ۱۳۶۱ تاکنون در دولت در حال بررسی است و در این چند سال اخیر با زور و ضرب توانسته‌اند بخشی از درآمدهای پایدار شهری را برای شهر فعال کنند، موافق این درآمد پایدار برای شهر هستند. مهدی چمران، رئیس شورا در این باره تأکید کرده بود که اتوبان دوطبقه صدر و تونل‌های نیایش و توحید در قالب این طرح قرار می‌گیرند، اما برخی دیگر از تونل‌ها که طول کمی دارند، مشمول این عوارض نمی‌شوند. چمران حدود دو سال قبل گفته بود لایحه اخذ عوارض تردد از معابر خاص شهری در نوبت بررسی در صحن علنی قرار گرفته است. در این مدت بخش‌های مرتبط دیگر از جمله پلیس راهور مخالفت خود را با اخذ عوارض تردد از معابر خاص و تونل‌ها اعلام کرده است.

نگاه هر کدام از طرف‌های دخیل و منتفع و البته مسئول درباره اخذ عوارض از معابر خاص و تونل‌های شهری متفاوت است. مهدی چمران معتقد است همان‌طور که آزادراه تهران- قم با پول مردم ساخته شده و برای عبور از آن مردم عوارض می‌دهند، درباره معابر و تونل‌های شهری هم همین قاعده برپاست و آنجا درآمد دولت افزایش می‌یابد و اینجا شهرداری درآمدی دارد. او می‌گوید حدود دو هزار میلیارد تومان از پول مردم برای ساخت بزرگراه صدر هزینه شده؛ اما فقط عده‌ای که خودرو دارند و در این مناطق تردد می‌کنند، از آن استفاده دارند و برای تحقق عدالت اجتماعی مردمی که به‌طور مداوم از این بزرگراه استفاده می‌کنند، باید حق استفاده از آن را بپردازند. احمد دنیامالی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و عمران شورا، به‌عنوان یکی از مدافعان این پیشنهاد درآمدزا برای شهرداری هم همین نظر چمران را دارد و می‌گوید: بخش زیادی از شهروندان وسیله نقلیه شخصی ندارند؛ در حالی که عوارض شهر را نیز پرداخت می‌کنند و دلیلی ندارد این افراد هزینه‌های شهروندان دارای خودروهای شخصی را بپردازند.

پلیس نه در جریان است، نه موافق

بعد از اعلام چنین الزام و تصمیمی در شورای و شهرداری تهران، سردار تقی مهری، به‌عنوان رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا نسبت به پولی‌شدن تونل‌ها واکنش نشان داد و ایراد اصلی این بود که چرا پلیس در جریان نیست. همچنین سیدتیمور حسینی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ هم که در جریان این موضوع نبود، آن زمان اظهارنظری نکرد.

اما حسینی روز گذشته و بیش از دو سال بعد از این بررسی‌های اولیه و در جریان نبودن، در گفت‌وگو با شرق باز هم بی‌اطلاعی از این موضوع را اعلام می‌کند و می‌گوید: این موضوع نیاز به مطالعه و کار کارشناسی دارد و تا جایی که می‌دانم، هنوز این مطالعات انجام نشده

است. این موضوع اصلا شبیه به عوارضی آزادراهها نیست که ورودی باشد و راننده پولی را پرداخت کند و بعد حرکت کند و قطعا الکترونیکی است و سازوکارهای مناسب خودش را می‌خواهد و در مرحله اول باید دید چه مطالعاتی روی این موضوع می‌شود. وی با قبول این موضوع که رانندگی در کلان‌شهرها تفاوتی با شهرهای دیگر دارد و این تجربه در بسیاری از کشورها وجود دارد و سازوکار پیشرفته‌ای را برای آن در نظر گرفته‌اند، گفت: بحث حق‌التکلیف را باید در نظر بگیریم؛ اگر قرار است این عوارض را به‌عنوان یک تکلیف شهروندی در نظر بگیریم، باید در وهله اول و قبل از هر چیز، حقوق یک شهروند را در بهره‌مندی از امکانات آموشدنی مناسب و کارآمد و استاندارد شهری تأمین کنیم و بعد سراغ این محدودیت‌ها برویم.

وی افزود: در شرایطی که شهروندان در ترافیک هستند و برای عبور از این معابر و تونل‌ها انواع محدودیت را دارند، اخذ عوارض بی‌معنی است و شهروندان راضی نخواهند بود. حسینی تصریح کرد: هنوز درباره این موضوع هیچ جلسه‌ای با شورا و شهرداری گذاشته نشده و بحثی به صورت رسمی به میان نیامده تا ما هم روی آن کار کنیم. اگرچه شورای شهر تهران دی‌ماه سال گذشته، لایحه اخذ عوارض تردد خودرو از معابر خاص پایتخت بعد از یک سال معطلی در کمیسیون‌های مرتبط شورای شهر تهران پس گرفته شد تا ابعاد اقتصادی و ترافیکی آن مجدد بررسی شود؛ اما رضا تقی‌پور، سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران، فروردین امسال گفته بود که پولی‌شدن بعضی از بزرگراه‌های پایتخت در شورای اسلامی شهر تهران همچنان در حال بررسی است؛ موضوعی که مدافعان زیادی داشته؛ اما در این مدت اصلا بررسی نشده است و هنوز هم اصراری بر اجرای آن وجود ندارد.

شهرداری می‌تواند معابر خاص جدید را پولی کند

اقبال شاکری، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران، به شرق می‌گوید این لایحه را مسکوت کرده و برگردانیم تا دوباره مطالعات آن تکمیل شود. از نظر ما مطالعات ضعیفی داشت و باید ابعاد اقتصادی و بار مالی‌ای که برای شهروندان داشت، بررسی می‌شد. درعین حال الزامات و ساختارهای ترافیکی و تجهیزاتی این کار دیده نشده بود. شاکری می‌گوید البته این موضوع همچنان در حال بررسی است و شهرداری می‌تواند درباره معابر و بزرگراه‌ها و تونل‌های خاص و جدید شهری این طرح را مجدد ارائه کند؛ یعنی طرح قبلی مشمول تونل‌ها و معابر شهری تا زمان ارائه آن طرح بود و اگر طرح جدیدی بدهند بررسی می‌شود. البته نباید ایراد قبلی را داشته باشد و باید حتما به موضوعات و الزامات اقتصادی و ترافیکی آن توجه شود. با این توضیحات شاکری، موضوع پولی‌شدن تونل‌ها و معابر خاص شهری مسکوت نمانده و شهرداری تهران از راهی دیگر، برنامه خود را دنبال می‌کند. بعد از پس‌گرفته‌شدن این طرح اولیه از طرف شهرداری، جعفر تشکری هاشمی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری به رسانه‌ها علت اصلی برگرداندن این لایحه را شرایط اقتصادی کشور، وضعیت معیشتی شهروندان و ایجاد زحمت برای شهروندان اعلام کرد و گفت: در حال این موضوع در برنامه پنج‌ساله شهر تهران، از سوی شورای شهر به شهرداری تهران الزام شده است و درنهایت باید اجرائی شود، اما قطعا برای ارائه مجدد زیرساخت‌های اجرائی و ابعاد اقتصادی آن بیشتر بررسی می‌شود. این موضوع را به عنوان تکلیف به ما واگذار کرده‌اند و حواشی‌ای که در این باره ایجاد شده چندان پذیرفتنی نیست.

در طرح قبلی، شهرداری تهران قرار بود در فاز اول، برای هر بار ورود خودروهای شخصی به یکی از چهار معبر تونل توحید، تونل رسالت، تونل نیایش و پل صدر مبلغ ۳۰۰ تومان عوارض ورود از وسایل نقلیه دریافت شود، اما در مرحله بعد این پروژه که به شکل الکترونیکی اجرا می‌شود، بزرگراه‌هایی که مسیرهای عبوری جایگزین به موازات آنها در پایتخت وجود داشته باشد هم اضافه می‌شدند. بسیاری از مخالفان معتقد بودند همین ۳۰۰ تومان اگرچه مبلغ بالایی نیست، اما بار روانی و اجتماعی زیادی را برای مردم به همراه دارد و حتی می‌تواند بار منفی علیه خود شهرداری و خدمات آن داشته باشد. واقعیت این است که شهر با پول مردم اداره و ساخته می‌شود و همین مردم بار مشکلات، کمبودها و ترافیک سنگین و مزاحمت‌های مختلف پروژه‌های عمرانی و... را تحمل می‌کنند و اگر قرار باشد برای عبور و تردد در همین شهر و استفاده از همین امکانات پر از نقص، پولی را هم بپردازند، آستانه تحمل و رضایتشان نزول زیادی خواهد داشت.

تجربه کشورهای اروپایی و آسیایی در پولی‌شدن تردد در معابر و تونل‌های شهری، به‌ویژه در مرکز شهر، تجربه موفقی بوده که به کمک درآمد مدیریت شهری، کنترل ترافیک و حتی کنترل خودروهای در گردش آمده است، اما باید پرسید آیا شرایط امروز تهران، مطابق با همان شهرهاست؟! آیا با ساختن تعدادی پل و تونل و بزرگراه و تغییر کالبد شهری می‌توان انتظار داشت سایر ضرورت‌ها و امکانات هم در

جای خودشان درست عمل کنند؟ در شرایطی که این محدودیت‌ها اعمال شوند و درآمدها هم زیر زبان شهرداری و بخش خصوصی و... مزه دهد، آیا می‌توان گفت مدیریت مناسبی را بر شهر اعمال کرده‌ایم؟! سهم حقوق شهروندی و حق شهروند بر شهر چه می‌شود؟