

«عوارض تردد ۱۴۰۱» واقعی می‌شود؟

شهرداری تهران لایحه تعیین عوارض تردد در محدوده طرح ترافیک در سال ۱۴۰۱ را در حالی به شورای شهر ارسال کرده که درآمد پیش‌بینی شده از این محل حتی کفاف هزینه تعمیرات سالانه واگن و تاسیسات موجود مترو را نمی‌دهد.

به گزارش سایت خبری پرسون، شهرداری تهران نرخ پایه عوارض طرح ترافیک را در لایحه ارسالی ۳۰ درصد افزایش داده و به ۴۵ هزار و ۵۰۰ تومان رسانده است. این در حالی است که در لایحه مذکور حداقل دو سند روشن از انحراف این طرح در سال جاری وجود دارد، اما با این حال کمترین ابتکار عمل برای بازگشت از این مسیر انحرافی اعمال نشده و حتی کوچک‌ترین تغییری در بازه‌های «دو سر اوج»، «یک‌سر اوج» و «غیر اوج» یا ضرایب پیش‌بینی شده براساس میزان آلاینده‌ی خودروها و نظایر آن صورت نگرفته است.

«تعیین عوارض تردد جهت مدیریت ترافیک، کاهش تقاضای سفر و کنترل آلودگی هوا در سال ۱۴۰۱» عنوان لایحه‌ای است که شهرداری تهران به شورای شهر ارسال کرده و یک فوریت آن اخیراً تصویب شد تا در فرصت باقی‌مانده تا ۱۵ بهمن که آخرین زمان تصویب لوایح عوارضی است، تعیین تکلیف شود. به این ترتیب عنوان لایحه عوارض طرح ترافیک که هر سال در این فصل به شورای شهر می‌رود نشان از این دارد که عوارض مذکور سه‌منظوره تعیین می‌شود و باید به تحقق اهدافی از قبیل مدیریت ترافیک، کاهش تقاضای سفر و کنترل آلودگی هوا بینجامد.

با وجود این در لایحه مذکور جای خالی تدبیر برای کاهش ترافیک و آلودگی کاملاً محسوس است و اصلاح ویژگی‌های به نفع تحقق این اهداف از سوی شهرداری در آن اعمال نشده است. نکته قابل تأمل این است که مدیران ترافیکی جدید تهران در متن لایحه مذکور اسنادی از انحراف طرح ترافیک ۱۴۰۰ را منتشر کرده‌اند اما دستیابی به این اسناد به اصلاح طرح ترافیک ۱۴۰۱ برای بازگشت از مسیر انحرافی ختم نشده است. اکنون تنها فرصت اصلاح لایحه مذکور در اختیار اعضای شورای شهر تهران قرار دارد.

شورای شهر تهران باید آگاه باشد در صورتی می‌تواند در سال آینده شهری با چند ویژگی برجسته از جمله پاک و کم‌آلوده، مناسب متروسوارها و پیاده‌ها و به زبان عاملان ترافیک‌زا داشته باشد که تغییرات بنیادی در جزئیات لایحه طرح ترافیک ۱۴۰۱ اعمال کند. اولین سند انحراف طرح ترافیک که به عنوان «پیوست» لایحه عوارض مذکور به آن الصاق شده، مربوط به پیش‌بینی درآمد حاصل از محل اجرای این طرح است. شهرداری تهران در بودجه مصوب ۱۴۰۰ درآمدی بالغ بر ۷۵۰ میلیارد تومان از محل اجرای این طرح پیش‌بینی کرده است اما با توجه به شیوع کرونا و لغو این طرح در مقاطعی از سال جاری از یکسو و با توجه به رفتار برخی از شهروندان قانون‌گریز که از پرداخت بدهی عوارض خودداری می‌کنند، میزان درآمد محقق شده از این محل در نیمسال اول ۱۴۰۰ فقط ۲۰۴ میلیارد تومان بوده است.

این میزان درآمد از اجرای طرح ترافیک مهم‌ترین سند ارزان‌فروشی معابر تهران به ترافیک‌سازهاست؛ چراکه حداقل نیاز متروی تهران نه برای توسعه یا تقویت ناوگان، بلکه صرفاً برای نگهداشت واگن‌ها و تجهیزات متحرک موجود که در حال سرویس‌دهی به شهروندان هستند، سالانه ۲ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان است. هزینه اورهال (تعمیرات اساسی) واگن‌ها و تجهیزات متحرک مترو را قاعدتاً باید استفاده‌کنندگان از شبکه معابر شهر بپردازند چراکه آنها از یکسو برای تهرانی‌ها دو عارضه آلودگی و ترافیک را تولید می‌کنند و از سوی دیگر اعتباراتی که می‌توانست صرف توسعه حمل‌ونقل عمومی پاک، ارزان و سریع‌السير مترو شود، برای ساخت معابر بزرگراهی و به طور کلی توسعه و نگهداشت شبکه معابر خودروپی صرف شده است.

از این رو کمترین هزینه مترو یعنی همان تعمیرات روتین سالانه باید از محل درآمد حاصل از تردد خودروسواران در سطح شهر حاصل شود. اما پیش‌بینی درآمد ۷۵۰ میلیارد تومان از اجرای طرح ترافیک، صرف‌نظر از اینکه چه میزان از آن محقق شده نشان‌دهنده ارزان‌فروشی معابر تهران به ترافیک‌سازهاست. در واقع ردیف درآمدی مذکور برای اینکه کفاف نگهداشت واگن‌های مترو را بدهد باید سه برابر این مقدار تعیین می‌شد. به تعبیر دیگر گویی متروسوارها اکنون به خودروسوارها یارانه ۷۰ درصدی پرداخت می‌کنند.

سیاست وارونه برای کاهش سفرهای خودروپی

دومین سند از انحراف طرح ترافیک ۱۴۰۰ و ضرورت اعمال اصلاحاتی به منظور تحقق اهداف این طرح در لایحه تعیین عوارض تردد در سال ۱۴۰۱ که در بخش پیوست لایحه مذکور آمده است، بیان عوارض تعلق گرفته به خودروسوارانی است که در یکی از دو محدوده اجرای طرح‌های ترافیکی - شامل محدوده طرح ترافیک و زوج و فرد سابق که اکنون به عنوان حلقه اول و دوم طرح ترافیک شناخته می‌شود - در سال جاری تردد کرده‌اند. بر اساس داده‌های منتشر شده در این پیوست از ابتدای سال ۱۴۰۰ تا اواسط آذر عوارض تعلق گرفته به ۶۰ درصد از سفرهای خودروپی انجام شده در محدوده‌های ترافیکی زیر ۳۰ هزار تومان بوده است.

در حال حاضر میانگین هزینه یک سفر با مسافت نه چندان طولانی به وسیله تاکسی‌های آنلاین حول و حوش ۳۰ هزار تومان است و این یعنی ۶۰ درصد از مجوزهای طرح ترافیک، ارزان‌تر از کرایه سفر با تاکسی‌های آنلاین فروخته شده است. این دومین سند از ارزان‌فروشی معابر تهران در طرح ترافیک ۱۴۰۰ است که اکنون در لایحه تعیین عوارض برای سال آینده منتشر شده است. ماجرا از این قرار است که تصمیم‌سازان ترافیکی بازه زمانی میان‌روز که سفرهای شغلی در آن انجام نمی‌شود و طبعاً بار ترافیک در آنها قدری کمتر است، یعنی فاصله ساعت ۱۰:۳۰ تا ۱۴:۳۰ را به عنوان بازه «غیر اوج» تعریف

کرده‌اند و بیشترین تخفیفات برای تردد را برای کسانی اعمال می‌کنند که در این بازه سفر کنند یا اینکه حداقل یکسر از سفر آنها (رفت یا برگشت در محدوده‌های ترافیکی) در این بازه زمانی انجام شود.

بر این اساس عوارض تردد در محدوده حلقه اول طرح ترافیک (رینگ مرکزی شهر) برای یک خودروی دارای معاینه فنی برتر در صورتی که هم رفت و هم برگشت در بازه به اصطلاح غیراوج انجام شود، ۲۰ هزار و ۵۸۰ تومان و در صورتی که سفر یکسر اوج باشد، به این معنا که ورود یا خروج در محدوده یکی در بازه ۱۰:۳۰ تا ۱۴:۳۰ و دیگری در یکی از بازه‌های اوج شامل ۷:۳۰ تا ۱۰:۳۰ یا ۱۴:۳۰ تا ۱۷ انجام شود، ۲۹ هزار و ۴۰۰ تومان است. به این ترتیب اکنون شاغلان در محدوده مرکزی شهر که از خودرو برای سفر شغلی استفاده می‌کنند، باید بیشترین عوارض را بپردازند اما تهران‌گردها و کسانی که با انگیزه خرید، تفریح و خیابان‌گردی قصد دارند با خودروی شخصی به مرکز شهر بیایند، با پرداخت عوارضی کمتر از ۳۰ هزار تومان یا به عبارت دقیق‌تر کمتر از میانگین کرایه تاکسی آنلاین می‌توانند آسوده‌خاطر با خودروی شخصی به محدوده‌های ترافیکی وارد شوند.

این اعداد و ارقام به خوبی نشان می‌دهد برای کاهش سفرهای غیرضروری در محدوده پرتراffیک و پرآلوده مرکز شهر یک سیاست وارونه اتخاذ شده که اتفاقاً مشوق سفرهایی با هدف خیابان‌گردی به محدوده‌های ترافیکی است. همچنین ارقام مذکور راه اصلاح طرح ترافیک ۱۴۰۱ را برای اعضای شورای شهر روشن می‌کند. این اصلاح باید به نحوی اعمال شود که با توجه به شرایط شیوع کرونا، اتفاقاً گروه‌هایی که ناگزیر به انجام سفر با خودروی شخصی به محدوده مرکزی شهر هستند یعنی شاغلان بتوانند از تخفیف بهره‌مند شوند و کسانی که با انگیزه تهران‌گردی وارد این محدوده می‌شوند، نه تنها از هیچ ضریب تخفیفی برخوردار نشوند، بلکه سقف عوارض تردد ممکن را بپردازند. سقف این عوارض در سال جاری ۷۸ هزار و ۷۵۰ تومان بود که برای سال آینده به پیشنهاد شهرداری قرار است ۳۰ درصد بر آن افزوده شود.

بر اساس بیان منتشر شده در پیوست لایحه عوارض تردد طرح ترافیک مربوط به تردهای سال ۱۴۰۰ تا اواسط آذرماه، ۶۰ درصد فاکتورهای عوارض صادر شده برای ترددکنندگان زیر ۳۰ هزار تومان، ۲۲ درصد بین ۳۰ تا ۶۳ هزار تومان و ۱۸ درصد سقف رقم قابل دریافت یعنی ۷۸ هزار و ۷۵۰ تومان بوده است. سقف این عوارض در سال جاری به خودروهایی تعلق گرفته که به یکی از دلایل از قبیل پرداختن عوارض سالانه خودرو، تردد بدون رزرو از قبل یا نداشتن معاینه فنی معتبر، برای ورود به طرح ترافیک غیرمجاز تلقی شده‌اند اما با این حال نسبت به ورود غیرمجاز اقدام کرده‌اند. به این ترتیب آمار مذکور نشان‌دهنده تعداد قابل‌توجه شهروندانی است که با وجود اطلاع‌رسانی‌های مکرر در سال‌های اخیر همچنان بدون رزرو مجوز از قبل، وارد محدوده طرح ترافیک می‌شوند و به نظر می‌رسد در لایحه ۱۴۰۱ برای کاهش ورود متخلفانه به محدوده نیز باید چاره‌اندیشی شود.

ترافیک‌سازها هزینه مترو را بپردازند

در صورتی که عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی متناسب با عارضه‌ای که خودروسوارها برای شهر ایجاد می‌کنند، واقعی شود، به این ترتیب که ضریب افزایش نرخ پایه معادل نرخ تورم عمومی در نظر گرفته شود و از طرفی بازه‌های اوج و غیراوج به نحوی تغییر کند که به ضرر تهران‌گردی با خودروی شخصی تمام شود، می‌توان روی این منبع درآمد پایدار برای پرداخت هزینه‌های تعمیر و توسعه مترو در بودجه شهرداری تهران حساب کرد. حتی با فرض بسیار بعید اینکه کل درآمد حاصل از عوارض تردد طرح ترافیک در سال جاری محقق شود، ضریب افزایش ۳۰ درصدی یعنی ردیف درآمدی پیش‌بینی شده از این طرح در بودجه سال آینده شهرداری حداکثر حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان خواهد بود که تقریباً نصف درآمد موردنیاز از این محل است که باید صرف سر پا نگهداشتن ناوگان موجود مترو شود.

در واقع این کمترین هزینه‌ای است که خودروسوارها باید به شهروندانی که با استفاده از ناوگان حمل‌ونقلی پاک از عمیق‌تر شدن عارضه آلودگی و ترافیک در شهر پیشگیری می‌کنند، بپردازند. شهرداری تهران نیز واسطه وصول این حق است و باید از ارزان‌فروشی شهر به ترافیک‌سازها و آلوده‌کنندگان هوای شهر خودداری کند، چراکه با ادامه این سیاست وارونه آمار سفر با مترو بهبود پیدا نخواهد کرد و حتی ظرفیت موجود ناوگان نیز به طور کامل مورد استفاده شهروندان قرار نمی‌گیرد، چراکه اکنون بسیاری از متقاضیان سفر به مرکز شهر می‌توانند با پرداخت عوارض حداقلی با خودروی شخصی وارد محدوده‌های ترافیکی شوند و ناگزیری خاصی برای استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی ندارند.

جدای از هزینه نگهداشت وضعیت کنونی مترو، توسعه ناوگان برای رساندن سرفاصله حرکت قطارهای همه خطوط هفتگانه به مقدار استاندارد ۲ تا ۳ دقیقه یک نیاز فوری و ضروری به شمار می‌آید که تامین هزینه آن از عهده بودجه شهرداری با مختصات کنونی بر نمی‌آید و نیازمند پیش‌بینی منابع درآمدی جدید است. تامین ۱۵۰۰ دستگاه واگن مترو برای رفع کمبود فعلی با توجه به ارزش یک‌میلیون یورویی هر واگن نیازمند اعتباری بالغ بر ۴۹۹ میلیارد تومان است. این در حالی است که کل بودجه مصوب شهرداری در سال جاری ۴۷۰ هزار میلیارد تومان بوده که به دلیل عدم‌تحقق، سقف آن اخیراً به ۳۷۰ هزار میلیارد تومان کاهش یافت. حساب روی کمک دولتی برای تامین واگن‌ها نیز اقدامی بی‌سرنوشت است و مدیریت شهری در دوره ششم باید از دوره پنجم درس بگیرد.

موضوع قرارداد ساخت ۶۳۰ واگن چینی با تامین بودجه از سوی دولت از سال ۹۶ یعنی ابتدای دوره پنجم شورای شهر تهران به جریان افتاد اما به دلیل مشکلات مالی دولت هنوز پس از گذشت پنج سال پیش‌پرداخت مربوط به این قرارداد از سوی دولت تامین نشده و در نتیجه این قرارداد حتی یک قدم به اجرا نزدیک نشده است. شهرداری تهران برای ایجاد شهر پاک و کم‌ترافیک راهی به جز حساب روی منابع درآمدی متعلق به خود ندارد و یکی از این منابع عوارض تردد در معابر است.

این عوارض نه تنها در محدوده طرح ترافیک باید واقعی شود، بلکه باید برای سایر معابر شهر به‌ویژه بخشی از معابر که گزینه جایگزین برای آنها وجود دارد نیز وضع شود. موضوع اخذ عوارض تردد از تونل‌های شهری و بزرگراه طبقاتی صدر نیز به همین خاطر طی حدود یک دهه اخیر بارها مطرح شده و حتی لایحه آن در مقطعی به شورای شهر ارسال شد اما هیچ‌یک از مدیران شهری تا پیش از این جسارت به نتیجه رساندن این اقدام را نداشته‌اند. این در حالی است که عوارض تردد می‌تواند بخش قابل‌توجهی از کسری بودجه برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی را تامین کند.

منبع: دنیای اقتصاد