

یادداشت
N E W S

سید جعفر تشکری هاشمی

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران

رایگان‌سازی بدون توسعه، خطاست

در روزگاری که سنگینی هزینه‌های زندگی بر شانه بسیاری از خانوارها بیش از همیشه احساس می‌شود، هر تصمیمی که نشانی از کاهش این فشار داشته باشد، در نگاه نخست دلپذیر و قابل دفاع جلوه می‌کند. رایگان شدن مترو و اتوبوس‌های تندرو نیز از همین دست سیاست‌هاست؛ تصمیمی که ظاهراً به سود شهروندان، به‌ویژه اقشار کم‌درآمد، طراحی شده تا بخشی از هزینه جابه‌جایی در شهری را بکاهد که هر روز گران‌تر از دیروز می‌شود. با این همه، سیاست عمومی را تنها با حسن نیت نمی‌سنجند. چه بسیار تصمیم‌هایی که در ظاهر مردمی و حمایتی‌اند، اما در عمل پیامدهایی به بار می‌آورند که در نهایت همان گروه‌های هدف را بیشتر در تنگنای گذارند. پرسش اصلی این است که آیا رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی، خودبه‌خود به معنای تحقق عدالت شهری است؟

واقعیت این است که حمل‌ونقل عمومی تهران سال‌هاست با دشواری‌هایی ریشه‌دار دست به گریبان است: کمبود واگن، فرسودگی بخشی از ناوگان، فاصله زمانی قابل توجه میان حرکت قطارها و اتوبوس‌ها و ازدحام فرساینده در ساعات اوج. بر پایه آمارهای موجود، مترو روزانه حدود یک و نیم میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند؛ عددی که خود به روشنی از فشار بالای تقاضا خبر می‌دهد. شهروندی که هر روز ناچار است دفاعی طولانی در ایستگاه منتظر بماند یا در واگنی انباشته از جمعیت سفر کند، بیش از آنکه نگران چند هزار تومان بهای بلیت باشد، در جست‌وجوی خدمتی منظم، سریع و قابل اتکاست. اگر کیفیت خدمت از نفس بیفتد، رایگان بودن آن نیز لزوماً رضایت و رفاه نمی‌آفریند.

از سوی دیگر، نباید از نظر دور داشت که بخش عمده هزینه حمل‌ونقل محلی جبران خواهد شد و آیا این جبران، به نفعی کاهش‌دهنده بود؟ یا این جبران، به بهای کاهش سرمایه‌گذاری در توسعه ناوگان و زیرساخت‌ها تمام نمی‌شود. کاهش ۱۰ میلیارد تومانی درآمد روزانه شهر از این محل، موضوعی نیست که بتوان از کنار آن با سادگی گذشت یا آن را تنها با شعارهای خوش‌آهنگ پوشاند.

عدالت اجتماعی صرفاً در رایگان کردن خدمات خلاصه نمی‌شود. عدالت آن زمان معنا می‌یابد که همه شهروندان، فارغ از محل زندگی و سطح درآمد، به خدماتی با کیفیت و در دسترس دست یابند. تجربه بسیاری از شهرهای جهان نیز نشان می‌دهد کامیابی حمل‌ونقل عمومی، بیش از رایگان بودن، به کیفیت خدمات، دسترسی‌پذیری و اعتماد عمومی وابسته است. حمایت از اقشار کم‌درآمد ضرورتی انکارناپذیر است، اما این حمایت می‌تواند هدم‌فندتر باشد؛ از مسیر تخفیف برای دهک‌های پایین، دانشجویان، سالمندان و گروه‌های نیازمند.

رایگان‌سازی حمل‌ونقل؛ حمایت یا هزینه؟

حذف بهای بلیت اگرچه به سود مسافران روزمره است، اما بدون پشتوانه پایدار می‌تواند خدمات عمومی را فرسوده‌تر کند

شده، کاهش هرچند اندک مخارج روزانه می‌تواند نشانه‌ای از توجه به دشواری معیشت شهروندان تلقی شود. با این همه، در پس جذابیت ظاهری این تصمیم، پرسش‌هایی جدی و گریزناپذیر خودنمایی می‌کند؛ پرسش‌هایی درباره دوام این رویه، ظرفیت واقعی مدیریت شهری برای ادامه آن، و مهم‌تر از همه، منبع تأمین درآمدی که با حذف بهای بلیت از دست می‌رود. از همین جاست که موضوع رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی، از یک خبر خوشایند فراتر می‌رود و به مسئله‌ای مهم در نسبت میان حمایت اجتماعی، امکان اجرایی و پایداری مالی بدل می‌شود؛ مسئله‌ای که باید با دقت، دوراندیشی و سنجش همه‌جانبه بررسی شود.

رایگان شدن تردد با مترو و اتوبوس در تهران، از آن تصمیم‌هایی است که در نخستین نگاه، همدلانه، مردمی و آرامش‌بخش به نظر می‌رسد؛ تصمیمی که مدیریت شهری در روزهای آغازین جنگ اتخاذ کرد و تا زمان نگارش این گزارش همچنان بر اجرای آن اصرار دارد. طبیعی است که چنین خبری برای مسافران دائمی حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه آنانی که هر روز سهمی از درآمد محدود خود را صرف رفت‌وآمد می‌کنند، خوشایند و امیدبخش باشد. در روزگار پس از جنگ، هنگامی که بسیاری از کسب‌وکارهای خرد و متوسط زیر فشار رکود و نااطمینانی آسیب دیده‌اند و هزینه‌های جاری زندگی بر دوش خانوارها سنگین‌تر از همیشه

دفاع از تصمیم شهری

هرچند این ایده بدون مصوبه رسمی شورای شهر و به‌صورت اختیاری از سوی شهرداری تهران به اجرا درآمد، اما برخی اعضای شورا از جمله پرویز سروری و آقامیری در صف حامیان آن قرار گرفتند. آقامیری اجرای طرح در ایام جنگ را فرصتی برای سنجش عملی ایده‌ای دانست که پیش‌تر نیز درباره آن بحث شده بود. او با استناد به آماري منسوب به وزارت نفت اعلام کرد که رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی به صرفه‌جویی روزانه حدود سه میلیون لیتر بنزین انجامیده است. به باور او، وقتی ظرفیت مترو حدود سه میلیون مسافر در روز است و اکنون تنها نزدیک به یک‌و نیم میلیون نفر از آن استفاده می‌کنند، می‌توان با سیاست‌های تشویقی، شهروندان بیشتری را به استفاده از این شبکه سوق داد.

در دفاع از رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی، سخنگوی شهرداری تهران از همان ابتدا این تصمیم را نه اقدامی ناگهانی، بلکه امتداد ایده‌ای قدیمی‌تر معرفی کند. عبدالمطهر محمدخانی با اشاره به پیشینه این پیشنهاد گفته بود که موضوع رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی نخستین بار در سال ۱۴۰۲ از سوی نایب‌رئیس شورای شهر مطرح شد و در سال ۱۴۰۳ نیز بار دیگر در صحن شورا مورد اشاره قرار گرفت، اما در آن مقطع به دلایلی پیگیری آن متوقف ماند. به گفته او، این طرح بار دیگر در بهمن‌ماه سال گذشته مطرح شد و پس از ارائه پیشنهاد به شهردار تهران و مدیریت شهری، شهرداری در گام نخست از اجرای آن استقبال کرد.

تردید درباره پشتوانه مالی

از ابتدای جنگ نشان داد که در روزهای دشوار می‌توان چنین تصمیمی را اجرا کرد و ادامه داد. از نگاه او، اگر این سیاست در شرایط بحرانی امکان اجرا داشته، در وضعیت عادی و غیرجنگی نیز می‌توان با شرایط مناسب‌تری درباره تداوم آن تصمیم گرفت.

پرویز سروری، نایب‌رئیس شورای شهر تهران، نیز از حامیان جدی این سیاست بوده و در برابر نگرانی‌ها درباره حذف درآمدهای بلیت، بر جنبه اجتماعی تصمیم تأکید کرده است. او گفته است که گرچه درآمد برای مدیریت شهری اهمیت دارد، اما تجربه رایگان شدن مترو و اتوبوس

هزینه‌های پنهان تصمیم

۸۰۰ میلیارد تومان و درآمد بخش اتوبوسرانی نزدیک به ۵۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده بود؛ به این معنا که در مجموع حدود سه هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان از منابع درآمدی مدیریت شهری از محل بلیت تأمین می‌شد. برخی برآوردها حتی این عدد را به مرز چهار هزار میلیارد تومان نزدیک دانسته‌اند. هرچند این رقم در قیاس با بودجه کل شهرداری شاید سهمی محدود به نظر برسد، اما برای بخشی چون حمل‌ونقل عمومی، که سال‌هاست با کمبود منابع پایدار روبه‌روست، رقمی درخور اعتنا و تعیین‌کننده به شمار می‌آید. از همین رو، هر تصمیمی درباره حذف این منبع درآمد، ناگزیر باید با محاسبه دقیق آثار آن بر آینده خدمات شهری همراه باشد.

طرح رایگان شدن مترو و اتوبوس‌های تندرو، از ابتدا با هدف تسهیل رفت‌وآمد شهروندان و ترغیب آنان به استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی مطرح شد؛ تصمیمی که در آغاز، ماهیتی موقت داشت. اما با تمدیدهای پی‌درپی، رفته‌رفته به موضوعی جدی در بحث‌های مدیریت شهری تبدیل شد. اکنون نیز با وجود ادامه اجرای این سیاست، هنوز تصمیم نهایی درباره دائمی شدن آن اتخاذ نشده و این مسئله همچنان در دستور بررسی شورای شهر قرار دارد. با این همه، مهم‌ترین پرسش نه در اصل نیت حمایتی طرح، بلکه در امکان تأمین هزینه‌های آن نهفته است. بر پایه برآوردهای بودجه سال ۱۴۰۵، درآمد حاصل از فروش بلیت مترو حدود دو هزار

معیار واقعی عدالت

امروز در تهران، مسئله دیگر صرفاً بر سر رایگان بودن یا نبودن بلیت مترو و اتوبوس نیست؛ پرسش بنیادی‌تر آن است که چگونه می‌توان هم دسترسی شهروندان به حمل‌ونقل عمومی را آسان‌تر کرد و هم منابع ضروری برای بقا، نوسازی و توسعه این شبکه حیاتی را از میان نبرد. اگر عدالت اجتماعی قرار است معیار تصمیم‌گیری باشد، نباید آن را تنها به کاهش هزینه سفر فروکاست. عدالت در شهر، فقط در حذف بهای بلیت خلاصه نمی‌شود؛ در قطارهای بیشتر، اتوبوس‌های نو، زمان انتظار کوتاه‌تر، دسترسی بهتر در محله‌های کم‌برخوردار و کیفیتی نهفته است که سفر روزانه مردم را قابل تحمل، ایمن و منظم کند. شورای شهر تهران اکنون در برابر انتخابی تعیین‌کننده قرار دارد: میان سیاستی محبوب و فوری که جذابیت اجتماعی بالایی دارد، اما هزینه‌های پنهان و آشکار آن کم نیست، و مدلی حمایتی و هدم‌فند که شاید کمتر احساس برانگیز باشد، اما از منطق مالی و پایداری بیشتری برخوردار است. در چنین بزنگاهی، آنچه اهمیت دارد نه تأثیر نخستین یک تصمیم بر افکار عمومی، بلکه توان آن در پاسخ‌گویی به نیازهای واقعی شهر در بلندمدت است. موفقیت این طرح در نهایت با استقبال اولیه سنجیده نخواهد شد، بلکه با این معیار سنجیده می‌شود که آیا مدیریت شهری توانسته است هم از فشار بر دوش شهروندان بکاهد و هم آینده حمل‌ونقل عمومی تهران را از فرسودگی، کمبود منابع و افت کیفیت مصون نگه دارد یا نه.

روایت آغاز ماجرا

از نیم‌اسفند ۱۴۰۴ و هم‌زمان با شکل‌گیری شرایط جنگی و اعلام وضعیت اضطراری، شهرداری تهران با هدف تسهیل رفت‌وآمد شهروندان، کاهش بار ترافیک و مدیریت بهتر اوضاع، استفاده از مترو و اتوبوس را به‌طور موقت رایگان اعلام کرد؛ تصمیمی که در آن فضای پراشتاب، بیش از آنکه یک سیاست حمل‌ونقلی صرف باشد، نشانه‌ای از مداخله فوری مدیریت شهری برای کاستن از دشواری‌های روزمره تلقی می‌شد. این اقدام در حالی به اجرا درآمد که تهران عملاً روزهایی کم‌تحرک و نیمه‌تعطیل را پشت سر می‌گذاشت و سطح تردد در شهر، حتی با وجود هم‌زمانی با شب‌های پایانی سال، به یکی از پایین‌ترین میزان‌های خود در سال‌های اخیر رسیده بود. بسیاری از شهروندان نیز ترجیح می‌دادند در محدوده‌های امن‌تر بمانند و از رفت‌وآمدهای غیرضروری پرهیز کنند. با این همه، طرحی که در آغاز با اقتضائات شرایط بحرانی توجیه می‌شد، پس از پایان جنگ و آغاز آتش‌بس نیز ادامه یافت و به تدریج از یک تدبیر موقت به موضوعی قابل مناقشه در عرصه مدیریت شهری بدل شد. اکنون پرسش اصلی دیگر صرفاً چرایی آغاز این تصمیم نیست، بلکه چگونگی تداوم آن، پشتوانه اجرایی و مالی‌اش، و استدلالی است که بتواند فراتر از فضای سیاسی و ملاحظات مقطعی، از استمرار چنین سیاستی دفاع کند.

۲ روایت متفاوت

رایگان شدن مترو و اتوبوس، برای بخش بزرگی از شهروندان بی‌تردید خبری خوش و تصمیمی قابل استقبال است؛ به‌ویژه برای آن دسته از مسافران دائمی که هر روز بخشی از درآمد خود را صرف رفت‌وآمد در شهر می‌کنند و کاهش همین هزینه به‌ظاهر اندک نیز برایشان معنا و اثر دارد. با این حال، این رضایت عمومی یک‌دست و مطلق نیست. در میان شهروندان، کسانی نیز هستند که ترجیح می‌دهند بهای سفر خود را بپردازند، اما در مقابل از خدماتی منظم‌تر، آسوده‌تر و با کیفیت‌تر بهره‌مند شوند. از نگاه آنان، مسئله اصلی نه حذف بلیت، بلکه ارتقای کیفیت تجربه سفر شهری است؛ اینکه قطارها و اتوبوس‌ها به‌موقع برسند، ازدحام کمتر باشد و رفاه مسافر قربانی سیاست‌های کوتاه‌مدت نشود. همین دوگانگی در سطح کارشناسان و مدیران شهری نیز دیده می‌شود. حامیان طرح بر این باورند که حمل‌ونقل عمومی، ماهیتاً خدمتی همگانی است و هر اقدامی که دسترسی شهروندان به آن را آسان‌تر کند، می‌تواند به کاهش ترافیک، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و بهبود کیفیت زندگی شهری بینجامد. در مقابل، منتقدان هشدار می‌دهند که اگر این حمایت‌بدون پشتوانه مالی پایدار اجرا شود، در نهایت به افت کیفیت خدمات و فرسایش زیرساخت‌ها خواهد انجامید. از همین رو، جدال اصلی نه بر سر اصل حمایت از مردم، بلکه بر سر شیوه‌ای است که این حمایت را هم عادلانه و هم ماندگار سازد.