



مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهرستان

ارزیابی اجرای طرح جدید اخذ عوارض محدوده طرح ترافیک و امکانسنجی توسعه آن به محدوده تردد زوج یا فرد فعلی

مواجهه همیشگی شهرهای بزرگ با اثرات منفی تراکم ترافیک و محدودیت‌های روش‌های افزایش عرضه، اهمیت دوچندانی به سیاست‌های مدیریت تقاضای سفر بخشیده است، که از جمله این سیاست‌ها می‌توان اعمال محدودیت تردد و قیمت‌گذاری تسهیلات حمل‌ونقل را نام برد. محدودیت تردد نوبتی دارای ضعف‌هایی است و عمداً در کشورهای در حال توسعه اجرا می‌شود. این نوع سیاست ناعادلانه است و بر اساس تجارب شهرهای مختلف در دنیا در بلند مدت اثربخش نبوده و لزوماً موجب کاهش ازدحام نمی‌شود. طرح تردد نوبتی در تهران از سال ۱۳۸۵ به طور دائمی اجرا شد؛ اما طرح دارای معایبی از جمله انتقال ساعت اوج سفرها (به‌جای کاهش سفرها) به خارج از محدوده زمانی طرح، نارضایتی اجتماعی افراد ساکن در محدوده و افزایش مالکیت خودرو بود، به طوری که نصف تعداد وسایل شخصی شهروندان در سال ۱۳۹۷ بیش از تمامی تعداد وسایل در سال ۱۳۸۵ بود. این افزایش مالکیت خودرو منجر به افزایش آلودگی هوا و همچنین ترافیک بیشتر در محدوده شد. در نتیجه وضعیت ترافیک شهر تهران نیاز به بازنگری اساسی و چاره‌اندیشی جدی داشت. یک راه‌حل جایگزین قیمت‌گذاری است. از جمله مزایای سیاست قیمت‌گذاری عادلانه‌تر بودن آن است. به این معنی که افراد به نسبت تولید آلاینده‌ی خودروی خود، هزینه‌ی آن‌را پرداخت می‌کنند (و اینگونه نیست که هر فرد سهمیه رایگان و متناسب با تعداد وسایل نقلیه تحت تملک برای آلودگی هوا داشته باشد). همچنین این طرح با نام کنترل آلودگی هوا، امکان کنترل و مدیریت ترافیک را با توجه به طیف مختلف شرایط فراهم می‌کند که به خصوص برای شهری مثل تهران کاملاً ضروری است.

بررسی ادبیات و تجارب موفق و ناموفق جهانی حاکی از آن است که هیچ‌یک از کشورهای توسعه یافته، برخلاف تمام کشورهای در حال توسعه، از سیاست تردد نوبتی استفاده نکرده و همگی از ابزار قیمت‌گذاری استفاده می‌کنند و چالش آن‌ها چگونگی تنظیم قیمت و نحوه‌ی هزینه‌کرد آن جهت عدالت بیشتر است.

بر اساس مطالعات میدانی و مبتنی بر چند نوع آمارگیری و مصاحبه رو-در-رو در شهر تهران (در کل، بیش از ۷۰۰۰ نمونه پرسشگری) و مدل‌سازی از نوع انتخاب گسسته و تحلیل‌های تکمیلی از جمله تحلیل حساسیت و سناریوسازی، شبیه‌سازی نسبتاً مفصلی صورت گرفت. نتایج در مدل بسیار مفصل و پیچیده کلان‌شهر تهران اجرا و نتایج سناریوهای مختلف در جلسات کارشناسی با همکاری معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک و پلیس راهور مورد تحلیل قرار گرفت. در انتها به منظور تعیین سناریو برتر از نظر جنبه‌های ترافیکی، زیست‌محیطی، اقتصادی، اجتماعی و سیاست توسعه فضایی شهر از روش تصمیم‌گیری چندمعیاره استفاده شد و سناریو برتر انتخاب شد. از جمله تحلیل‌های بسیار مهم در این گونه مطالعات، ابعاد جامعه‌شناسی و میزان پذیرش اجتماعی کاربران است که با توجه به تجربه و نتایج تحلیل‌ها و مدل‌های آماری مبتنی بر داده‌های پروژه پیشین "قیمت‌گذاری و اثرسنجی محدوده طرح ترافیک"، تحلیل‌های جامعه‌شناسی نیز زیر نظر مشاور مربوطه صورت گرفت.

نتایج و پیشنهادات کاربردی طرح مبتنی بر مجموعه مطالعات و مدل‌سازی‌های صورت گرفته، نهایتاً با توجه به برخی محدودیت‌ها، با تغییراتی از طرف مدیران اجرایی جهت افزایش بیشتر میزان پذیرش همراه شد. طرح پیشنهادی پس از

تصویب کلیات در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور (با اضافه شدن ۲۰ روز آزاد در فصل برای هر خودرو)، در شورای اسلامی شهر تهران مطرح شد و از نظر قیمت، جزئیات و فرآیندهای اجرایی مورد تصویب قرار گرفت.