

ادامه از صفحه۱۶

فرسایش اعتماد اجتماعی در جامعه ایران

براساس پژوهش سال ۸۲، میزان اعتماد مردم به مدیران و کارگزاران دولتی کمتر از ۲۰ درصد بوده و همچنین کمتر از ۳۰ درصد از پاسخ‌گویان معتقد به حاکمیت قانون هستند و این میزان در سال ۸۲، به ۱۰ درصد رسیده است.

طبق پژوهشی که از سوی مرتضی زین‌آبادی در پژوهشگاه مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام به انجام رسیده، در سال ۱۳۳۲ به ازای هر یک میلیون نفر، به هزار پرونده چک بلامحل در دادگستری‌ها رسیدگی شده، این در حالی است که این تعداد در سال ۱۳۷۵ پنج‌هزارو ۵۰۰ پرونده و در سال ۹۰، ۹هزارو ۴۰۰ پرونده بوده است. طبق اعلام معاونت قوه قضائیه، در سال ۹۴ نیز تعداد هفت میلیون دادخواست به دادسراهای عمومی و انقلاب و شش‌واری حل اختلاف فرستاده شده که سرعت، ضرب‌وجرح عمدی و مطالبه چک در صدر دادخواست‌های وارده بوده است. برای درک بیشتر آمار اشاره شده کافی است این آمار را با میزان پرونده‌های کشوری مثل زاین مقایسه کنیم که با دارابودن جمعیت تقریبا ۵/۱ برابری کشور ما، در یک‌سال فقط ۲۰۰ هزار پرونده و کمتر از پرونده‌های قضائی استان گلستان (۲۲۰ هزار) داشته است. این آمار به‌نوعی بیانگر وضعیت اعتماد اجتماعی در سطح عام در کشورمان است. شاید آنچه مسئله اعتماد اجتماعی را در جامعه ایران متفاوت از بسیاری جوامع دیگر می‌کند، این مسئله است که نظام حاکمیتی بخش بزرگی از وظیفه جریان‌تعریف، تولید و بازتولید عناصر فرهنگی، تنظیم و کنترل تعاملات فردی و گروهی در حوزه‌های گوناگون و همچنین ناسر اطلاعات را در حوزه‌های مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در عهده دارد و به دلیل اهمیت موارد مذکور به‌ناچار مالکیت و کنترل ابزاری ازجمله رسانه‌های ارتباطی، مراکز فرهنگی و اطلاعاتی نگاه‌های اقتصادی و نظام‌های پولی و مالی و… را در اختیار خود گرفته است، چراکه هرگونه نقصان در عملکردهای این نظام‌ها موجب خدشه‌دارشدن اعتبار حاکمیت رسمی می‌شود. این مسئله از این حیث اهمیت دارد که افراد جامعه نیز تعاملات اجتماعی خود را با تکیه بر این فرایند و در چارچوب آن تنظیم می‌کنند. تلویزیون به‌عنوان رایج‌ترین رسانه، بخش بزرگی از این وظیفه را برعهده دارد. تصور عامه بر این است که هر بخش از جامعه هرچند کوچک، در سیطره نظارت رسمی و شدید حاکمیت قرار دارد. جنبه مثبت این امر تسهیل روان‌سازی تعاملات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در سطح جامعه بین افراد و همچنین بین افراد و سازمان‌هاست و جنبه منفی آن اعتماد بیش از حد و نظارت‌نداشتن لزیم کنشگران در این تعاملات به اعتبار نظارت عام دولت است و اینجاست که اگر بخشی هرچند کوچک در جامعه از عهده وظایف خود برنیاید یا به تعهدات خود عمل نکند، کلیت اعتماد اجتماعی و اعتبار حاکمیت را زیر سؤال می‌برد. علاوه‌براین تقویض نظارت به حاکمیت موجب شانه خالی‌کردن و کاهش مشارکت بسیاری از بخش‌های جامعه در امر نظارت عمومی می‌شود که مشارکت آنان می‌تواند ثمرات فراوانی را به‌همراه داشته باشد؛ به‌عنوان مثال والدین فرزندان ممکن است با این تصور که فضای مجازی تحت نظارت شدید حاکمیت قرار دارد، از کنترل و نظارت بر استفاده فرزندان خود از شبکه‌های مجازی غفلت کنند یا افرادی بدون بررسی، به یک بنگاه مالی اعتماد و در آن سرمایه‌گذاری کنند. مواردی که در گذشته نمونه آن بسیار اتفاق افتاده است. اما چنان‌که قبلا نیز ذکر شد، نتیجه برخی تحقیقات مؤید این موضوع است که اعتماد اجتماعی در جامعه ایران نسبت به گذشته کاهش یافته است. هرچند بخشی از این کاهش ناشی از تغییرات اجتماعی و فرهنگی و تغییر جامعه از یک جامعه سنتی به مدرن و سنت‌شدن پیوندهای اجتماعی بین افراد در طول سالیان گذشته است، اما نباید فراموش کرد که کاهش اعتماد در سطح کلان زاینده کارایی‌نداشتن نهادها و سازمان‌ها و زیرمجموعه‌هایی است که در حیطه این سازمان‌ها قرار دارند. مواردی از قبیل فسادهای کلان مالی نظیر اختلاس سه هزار میلیاردتومانی، فسادهای مالی در پرونده بابک زنجانی یا پروزه شاندیز و ماجرای مفقودشدن دکل نفتی و حقوق‌های نامتعارف مدیران، نمونه چنین ناکارایی‌ای در سیستم نظارتی است. همچنین تخلفات مالی، مدارک تحصیلی جعلی و محکومیت برخی از کارگزاران دولتی حکومتی و مسئولان آنها، نمونه‌هایی از این دست است که می‌تواند آسیب جدی به کلیت اعتماد اجتماعی در سطح جامعه وارد کند. کاهش اعتماد اجتماعی می‌تواند معلول عواملی از قبیل افزایش فاصله طبقاتی، نابرابری، تبعیض، بی‌عدالتی و همجنین فقدان امنیت اجتماعی و روانی و فساد اداری نیز باشد؛ عواملی که باعث گسترش تضاد و سست‌شدن پیوندهای اجتماعی بین افراد و گروه‌های اجتماعی می‌شود. هرچقدر این موارد پررنگ‌تر باشند، اعتماد اجتماعی کم‌رنگ‌تر خواهد شد.

خوشبختانه جامعه ایران هنوز سطح قابل‌قبولی از اعتماد اجتماعی به‌خصوص در سطح خرد را در اختیار دارد که می‌توان از آن برای افزایش اعتماد در سطوح متوسط و کلان بهره گرفت. تقویت جامعه مدنی شامل سازمان‌های مردم‌نهاد و داوطلبانه و اتحادیه‌ها و انجمن‌های صنفی و تشکلات مردمی به‌عنوان پلی بین حاکمیت و توده مردم، می‌تواند در افزایش سطح اعتماد اجتماعی مؤثر باشد.

خوشبختانه جامعه ایران هنوز سطح قابل‌قبولی از اعتماد اجتماعی به‌خصوص در سطح خرد را در اختیار دارد که می‌توان از آن برای افزایش اعتماد در سطوح متوسط و کلان بهره گرفت. تقویت جامعه مدنی شامل سازمان‌های مردم‌نهاد و داوطلبانه و اتحادیه‌ها و انجمن‌های صنفی و تشکلات مردمی به‌عنوان پلی بین حاکمیت و توده مردم، می‌تواند در افزایش سطح اعتماد اجتماعی مؤثر باشد.
دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی

مسئولان آموزش وپرورش در گفت‌وگو با «شرق» به

شمارا به مدارس غیرانتفاعی دعوت می‌کنیم

شهرزاد همتی؛ درحالی‌که آموزش‌وپرورش امسال برای نخستین‌بار هدایت تحصیلی را به پایه نهم منتقل کرده و بحسب آیین‌نامه مصوب هدایت تحصیلی، ملاک‌های انتخاب رشته و نحوه توزیع دانش‌آموزان دست‌خوش تغییراتی شده است، به نظر می‌رسد توجیه و آماده‌سازی مسئولان و مشاوران مدارس و همچنین دانش‌آموزان و اولیای آنها برای انجام هدایت تحصیلی که یکی از مراحل سرنوشت‌ساز زندگی تحصیلی محسوب می‌شود، به‌حد کیفیت انجام نشده است و این مسئله ناراضیانی خانواده‌ها را درباره روند انجام هدایت تحصیلی به دنبال داشته است. هدایت تحصیلی که گفته می‌شود در آن معدل و استعداد دانش‌آموز نقش کمتری از نیاز بازار کار ایفا می‌کند، باعث شده دانش‌آموزان با سردرگمی و استرس زیادی مواجه شوند. مریم دانش پایه نهم اجازه می‌دهند این حق را از من بگیرند؟» مریم وقتی می‌گوید: «خانم عزیز، معدل من ۱۸/۹۴ است و در برگه هدایت تحصیلی‌ام کارودانش و رشته خانهداری زده‌اند. این چه دفتری است می‌کنند؟ درحالی‌که من برای آینده برنامه‌ریزی کرده‌ام. می‌خواهم جامعه‌شناسی بخوانم. می‌خواهم بدانم با چه معیاری به خودشان اجازه می‌دهند این حق را از من بگیرند؟» مریم وقتی بغضش می‌شکند ادامه می‌دهد: «البته که برای من تفاوتی نمی‌کند. من می‌خواستم بعد از دانشگاه به خارج از کشور مهاجرت کنم، اما حالا می‌روم. می‌روم و دیگر پشت سرم را هم نگاه نمی‌کنم.» به گفته مسئولان امر، اجرای طرح هدایت تحصیلی در راستای تحقق اهداف سند تحول و استقرار نظام ۳۰۳۶ و سیاست توزیع متوازن رشته‌های تحصیلی، عجولانه و بدون اطلاع‌رسانی و توجیهاات لازم در آستانه سال تحصیلی جدید آغاز شد که دغدغه خاطر بسیاری از دانش‌آموزان ورودی متوسطه اول را به‌دنبال داشته است. در همین گیرودار بود که معاون وزیر آموزش‌وپرورش در گفت‌وگوی ویژه خبری به برخی شبهات پاسخ داد. علی زرافشان معاون آموزش متوسطه وزارت آموزش‌وپرورش، در گفت‌وگوی ویژه خبری، با بیان اینکه در سال تحصیلی جاری، هدایت تحصیلی به دوره اول متوسطه منتقل شده است، گفت: دانش‌آموزان پس از پایان پایه سوم دوره اول متوسطه، در رشته‌های تحصیلی تقسیم می‌شوند. همچنین ایرامیم سرخیز، معاون سابق آموزش متوسطه وزارت آموزش‌وپرورش، نیز در ادامه این گفت‌وگو به طرح پرسشی پرداخت و گفت: در سند تحول بنیادین آمده است «نظام جامع هدایت تحصیلی» باید مستقر شود.

تلقی ما از نظام جامع، یک نظام فراگیر است که از دوره ابتدایی تا دانشگاه را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. تاکید مسئولان آموزش‌وپرورش بر این بود که درصورتی‌که دانش‌آموزان از طرح هدایت تحصیلی خود راضی نباشند، می‌توانند آن را اجرا کنند و به مدارس غیرانتفاعی بروند. اما مهدی بهلولی، آموزگار، در گفت‌وگو با «شرق»، درباره بسته‌های هدایت تحصیلی دانش‌آموزان اظهار کرد: «در آموزش‌وپرورش همواره این بحث بوده و هست که همه دانش‌آموزان نباید پس از پایان دوره متوسطه پیش دانشگاهی راه افتاد، پیش‌بینی و برنامه‌ریزی‌های اولیه این دوره هم بر این اساس بود که تنها حدود ۱۰ درصد دانش‌آموزان به این دوره وارد و ۹۰ درصد جذب بازار کار می‌شوند. البته این «پیش‌بینی» کاملا نادرست است. از آب درآمد و درصد بسیار بالایی از دانش‌آموزان دبیرستانی برای ورود به دانشگاه، دوره پیش دانشگاهی را هم گذرانند. این سوق‌دادن دانش‌آموزان به بازار کار و نه دانشگاه، در دولت دهم و دوران حاجی‌بابایی، شتاب بیشتری گرفت. فکر می‌کنم در سال ۹۱ بود که بخشنامه‌ی به اداره‌های آموزش‌وپرورش و مدیران‌ها ابلاغ شد مبنی بر اینکه اگر دانش‌آموزی در سال اول دبیرستان و در خرداد فقط یک تجدیدی هم آورده باشد، دیگر اجازه ندارد در شه‌ریور رشته‌های ریاضی و تجربی و انسانی را انتخاب کند و باید به فنی‌وحرفه‌ای برود. که البته یک شرط و شروط کاملا غیرکارشناسانه‌ای بود و بعدا که رسانه‌ای شد مسئولان آموزش‌وپرورش آن زمان آمدند آن را انکار کردند». وی افزود: «هم‌اکنون و در



دولت یازدهم هم با هدایت تحصیلی جدید همان روند دارد بگیری می‌شود. هدایت تحصیلی کنونی چندین مشکل دارد که باید برطرف شود درغیراین‌صورت در سال‌های بعد با افت تحصیلی مواجه خواهیم شد؛ زیرا هم‌اکنون به نوعی برخی از دانش‌آموزان دارند برخلاف میل‌شان به رشته‌هایی فرستاده می‌شوند که به آن علاقه ندارند. در هدایت تحصیلی امسال برای برخی رشته‌ها سقف منطقه درنظر گرفته‌اند و با این کار این امکان هست دانش‌آموزی که مثلا امتیاز رشته ریاضی را کسب کرده باشد، نتواند در مدرسه دولتی منطقه در رشته ریاضی ثبت‌نام کند. البته این کار می‌تواند به سود مدرسه‌های دولتی هم تمام شود». بهلولی در پایان خاطر نشان کرد: «یک مشکل دیگر هدایت تحصیلی امسال این است که خانواده‌ها آن جور که بایدوشاید توجیه نشده‌اند. حتی برخی معلمان هم اطلاع درستی از آن نداشتند. مثلا در بحث امتیاز، دانش‌آموزی که نمره ورزش ۲۰ بگیرد امتیاز بیشتری برای رقتن به کار و دانش به دست خواهد آورد. ظاهرا استدلال این بوده چنین دانش‌آموزی آمادگی بیشتری برای انجام کارهای عملی دارد تا کارهای نظری. اما خب اغلب نمره‌های ورزش با دقت و توجه به این مسئله به دانش‌آموزان داده نمی‌شود».

اما مسعود شکوهی، مدیرکل امور تربیتی و مشاور وزارت آموزش‌وپرورش، در گفت‌وگو با «شرق» به سوالات ما درباره این طرح پاسخ داد که در ادامه خواهید خواند:
کدام دسته‌های هدایت تحصیلی که این روزها سروصدای زیادی مطرح کرده، جنسیت دانش‌آموزان هم برای شما مطرح بود؟ یعنی به تناسب جنسیت دانش‌آموزان آنها را هدایت تحصیلی کنید؟
نه. بالاخره هر رشته‌ای را که شعورای‌عالی آموزش‌وپرورش به‌عنوان رشته‌ها و شاخه‌های مختلف مشخص کرده، از نظر ما هم دختران و هم پسران می‌توانند وارد آن بشوند و جنسیت محدودیتی را ایجاد نمی‌کند.

کدام پس این نگرانی فعالان حقوق زنان را بی‌دلیل می‌دانید؟
کدام دختری که با معدل نزدیک ۱۹ به کارودانش هدایت شده، به نظرتان هدایت صحیح بوده؟ بالاخره نمی‌شود منکر آن شد که این دانش‌آموز با استعداد است. دلیل این هدایت‌ها چیست؟ شما چه ملاکی داشتید؟ صرف بازار کار باعث می‌شود که با آینده دانش‌آموزان بازی شود؟

اول این نکته را بگویم. قرار نیست که افراد بی‌استعداد به کار و دانش بروند. آنگاه هم افراد مستعد و توانا می‌توانند ادامه دهند. کم‌اینکه دانش‌آموزان فنی و حرفه‌ای دانش‌آموزان مستعدی هستند که به رشته‌های فنی علاقه‌مندند. مسئله دوم این است که برای ما در هر منطقه ظرفیت ملاک بود. بالاخره در هر منطقه‌ای تعداد کلاس‌ها و معلمان و… محدود بود. از این جهت ما برای هدایت دانش‌آموزان به رشته‌های مختلف ملاک‌های زیادی در نظر گرفتیم…

کدام پس فعالان حقوق زنان را بی‌دلیل می‌دانید؟
کدام دختری که با معدل نزدیک ۱۹ به کارودانش هدایت شده، به نظرتان هدایت صحیح بوده؟ بالاخره نمی‌شود منکر آن شد که این دانش‌آموز با استعداد است. دلیل این هدایت‌ها چیست؟ شما چه ملاکی داشتید؟ صرف بازار کار باعث می‌شود که با آینده دانش‌آموزان بازی شود؟

بی‌استعداد به کار و دانش بروند. آنگاه هم افراد مستعد و توانا می‌توانند ادامه دهند. کم‌اینکه دانش‌آموزان فنی و حرفه‌ای دانش‌آموزان مستعدی هستند که به رشته‌های فنی علاقه‌مندند. مسئله دوم این است که برای ما در هر منطقه ظرفیت ملاک بود. بالاخره در هر منطقه‌ای تعداد کلاس‌ها و معلمان و… محدود بود. از این جهت ما برای هدایت دانش‌آموزان به رشته‌های مختلف ملاک‌های زیادی در نظر گرفتیم…

کدام پس تکلیف علاقه دانش‌آموز چه می‌شود؟

مناقشات هدایت تحصیلی اجباری پاسخ دادند

شمارا به مدارس غیرانتفاعی دعوت می‌کنیم

انتخاب کرده‌اند. این افراد از سرمایه مادی و معنوی جامعه استفاده کرده و آن را هدر داده‌اند. من به‌عنوان برنامه‌ریز آموزش‌وپرورش کشور موظف هستم این نگرانی‌ها را با دقت بگیری کرده و برایش راه‌حل پیدا کنم. جامعه ما که فقط نیازمند پزشک نیست.

کدام آقای شکوهی! این کار نیاز به فرهنگ‌سازی دارد، نه اجبار!

الان اجبار نیست، به‌هیچ‌وجه اجبار نیست. ما این رشته‌ها را اعلام کردیم و آنهایی که در منطقه رتبه لازم را کسب نکرده‌اند و اعتراض دارند، اعتراض خود را به اداره آموزش‌وپرورش منطقه‌شان اعلام می‌کنند و آموزش‌وپرورش این اعتراض‌ها را بررسی می‌کند و تا آنجایی که ظرفیت ما پاسخ‌گو باشد، می‌توانند به رشته‌های دیگر بروند. ولی من نمی‌توانم جواب‌گوی همه باشم. ۶۳ درصد دانش‌آموزان برای رشته تجربی خیز برداشته‌اند؛ شما تصور کنید اگر از یک میلیون دانش‌آموز ۶۳ درصد بخواهند تجربی بخوانند، چه خواهد شد؟ ما این همه دانش‌آموز را ثبت‌نام کنیم درحالی‌که معلم نداریم، کلاس نداریم و ظرفیت نداریم؟ خود شما بعدا به من اعتراض نمی‌کنید؟ فرد می‌تواند در مدرسه غیرانتفاعی درس بخواند. شما اگر جای ما متولی بودید چه تصمیمی می‌گرفتید؟

کدام من تصمیم می‌گرفتم در حریم شخصی مردم دخالت کنم و مسئله را ریشه‌ای حل کنم…

به‌هرحال به‌عنوان کسی که نگرانی دارد باید شرایط ما را درک کنید.

کدام عمده‌ترین نگرانی موجود نگاه جنسیتی به این رشته‌هاست و اجازه‌ندادن به زنان برای حضور در برخی رشته‌ها…

اصلا این نگرانی را نداشته باشید، چنین چیزی در سیاست ما نیست، مسئله ما کمبود ظرفیت برای پذیرش در رشته‌هاست.

کدام الان نوعیامان می‌شود آقای شکوهی؛ جواب کم‌بودن ظرفیت شما را نباید دانش‌آموز بدهد…

پس چه کسی باید بدهد؟ به‌هرحال مدارس ما در این سال‌ها افزایش پیدا نکرده؛ ما ۱۱۰هزار مدرسه داریم و کلاس‌ها و ظرفیت معلم‌هایمان هم مشخص است و ما باید براساس ظرفیت و کلاس و کتابم به دانش‌آموز بگویم. فرد در فلان کلاس و فلان رشته درس بخواند. حالا اگر بیشتر بود من چه کنم؟ درعین‌حال با اینکه گفته شده بود مدارس غیردولتی می‌باید تابع این قانون باشند و باید توزیع متوازن باشند، باین‌حال و بنا به درخواست خود خانواده‌ها انتخاب رشته در مدارس غیرانتفاعی را باز گذاشتیم.

کدام تکلیف دانش‌آموزی که هدایت تحصیلی شما را نمی‌خواهد، شرایط مهاجرت و پول مدرسه غیرانتفاعی را ندارد چیست؟ شما با طلب اجتماعی این دانش‌آموز چه می‌کنید؟

ما تشخیصی ندادیم نمره‌اش را نگاه کردیم. بالاخره باید ملاکی برای این هدایت تحصیلی وجود داشته باشد. شما می‌گویید ملاک این‌باشد که هرچه دانش‌آموز بگوید؟ می‌شود ۵۰۰هزار دانش‌آموز را فرستاد رشته تجربی؟ فردا جواب این‌همه تراکم را چه کسی می‌دهد؟ شما از من به‌عنوان برنامه‌ریز آموزشی جواب نمی‌خواهید؟ جواب این همه افسردگی و سرخوردگی را چه کسی می‌دهد؟ ۹۹ درصد این بچه‌ها اصلا قبول نمی‌شوند. ۹۹ درصد از اینها برایشان شرایط ادامه تحصیل فراهم نمی‌شود. من بالاخره به‌عنوان یک دغدغه‌مند و فعال اجتماعی باید این مسئله را مد نظر قرار بدهم و این توزیع را متناسب انجام دهم.

کدام خب اگر همه این‌دانش‌آموزان مسورد بحث به مدارس غیرانتفاعی بروند که احتمالا این اتفاق می‌افتد، مشکل شما حل می‌شود؟

ما به جز تراکم در علوم تجربی در هیچ رشته دیگری مشکل نداریم؛ باید این تب ایجادشده در جامعه را به فرهنگ‌سازی فروبزناییم. ما باید به خانواده و دانش‌آموز آگاهی‌بخشی کنیم که همه جامعه نباید پزشک شوند؛ اما به‌هیچ‌وجه نمی‌خواهیم در مسئله شخصی مردم دخالت کنیم و در مخیله‌مان هم نمی‌خواند.

خانه توران ویران شد

شرق: خانه تاریخی توران که از سوی کمیته امداد به بخش خصوصی واگذار شده بود، شب دوشنبه به طور کامل ویران شد. این‌گونه‌که فارس گزارش داده، از یکشنبه هفته گذشته بیل‌های مکانیکی کار تخریب خانه تاریخی توران را آغاز کردند و ۲۴ ساعت پس از عملیات، میراث فرهنگی این خانه را به ثبت اضطراری رساند و عملیات تخریب، متوقف شد.اما تقریبا بیل‌های مکانیکی ۷۵ درصد از بنا را تخریب کرده بودند و شب دوشنبه هم ۲۵ درصد باقیمانده را تخریب کردند. خانه تاریخی توران در تملک کمیته امداد بوده که به بخش خصوصی واگذار شده و درحال حاضر با خاک یکسان شده است. این در حالی است که فرهاد نظری، مدیر دفتر ثبت آثار تاریخی، نیز می‌گوید: این یک تخلف آشکار است و مالک باید عینا بنا را بازسازی کند.درهمین‌حال محمدباقر خسروی با اشاره به درگیری بین نیروهای شهرداری تهران و مالکان خانه توران، به فارس گفت: مأموران شهرداری که احتمالا منظور از این عملارت، همین خانه بوده است، به گزارش «شرق»، اطلاعات معماریانی که رسانه‌ها را در جریان تخریب این پروژه قرار داده‌اند، نشان می‌دهد مالک ملک برای ساخت یک برج ۱۶طبقه (و به روایتی دیگر، یک هتل ۱۱ طبقه) مجوزهای لازم را از شهرداری گرفته است.

جامعه

سه‌شنبه ۵ مرداد ۱۳۹۵

ادامه از صفحه۱۶

تردید در یک کلیشه‌عمومی

خوشبختانه در سال‌های اخیر اهمیت پرداختن به حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یک راهکار جدی در بهبود آلودشد شهری بیش‌ازپیش نمایان شده است. اما در عمل حمل‌ونقل عمومی جایگاهی به‌مراتب نازل‌تر از وسیله نقلیه خصوصی و گسترش بزرگراه‌ها داشته است.

مشکل بزرگراه‌های شهری چیست؟

بزرگراه‌های شهری به دلیل استانداردهای موردنیاز جهت تسریع حرکت سواره، مسیر خود را در بافت موجود شهر نمی‌یابند، بلکه محله‌ها و فضاهای شهری را که سال‌ها شکل‌یافتن آنها به طول انجامیده و دارای هویت شده‌اند، می‌شکافد و نابود می‌کند. بزرگراه‌هایی که تا حریم ۳۰متری آنها عابر پیاده نباید دیده شود، بخش‌های مختلف یک محله را جدا و خطر عبور و مرور مردم محله از فضای مختص خودروهای پرسرعت را ایجاد می‌کند. شاید سال‌ها زمان ببرد تا محلات چندپاره‌شده مجددا هویت یافته و مستقل شوند و شاید هم هیچ‌گاه این مهم رخ ندهد. بزرگراه‌ها آلودگی صوتی غیرقابل‌تحملی برای فضاهای اطراف خود ایجاد می‌کنند.به‌طوری‌که تا فاصله قابل‌توجهی نسبت به آنها امکان گشودن پنجره ساختمان وجود نخواهد داشت.

بزرگراه‌ها هزینه‌های گزافی بر شهروندان تحمیل می‌کنند که این هزینه‌ها موجب می‌شود اکثر آنها با استانداردهای تعیین‌شده اجرا نشوند. به‌طور مثال حریم بسیاری از بزرگراه‌های شهر تهران به دلیل هزینه بالای تملک اراضی آن رعایت نشده است یا بزرگراه‌هایی که در مسیر رودخانه‌ها احداث شده‌اند، در بسیاری موارد دارای شیب و بیج‌های استاندارد نیستند.

یکی از مهم‌ترین دلایل رد بزرگراه‌های شهری، تقابل آنها با حمل‌ونقل عمومی است. احداث هر بزرگراه شهری به معنی تشویق مردم برای استفاده از خودروهای شخصی است. حضور هر خودروی شخصی به معنی افزایش بی‌چون‌وچرای آلودگی هواسات که امروز بیش و بیش از اتوبوس با مساک ترافیکی، مردم تهران را می‌آزارد. ضمنا فراموش نکنیم که هنوز حدود نیمی از مردم کلان‌شهر تهران از داشتن خودرو شخصی محروم هستند ولی آلودگی‌های زیست‌محیطی و صوتی و خطرات خودروهای نیمه دیگر، گریبانگیر این گروه نمی‌شود.

به لحاظ اقتصادی بزرگراه‌ها در مقابل حمل‌ونقل عمومی اصلا توجیه‌پذیر نیستند چراکه هزینه گزاف تملک و احداث بزرگراه روی زمین، پل‌ها و تونل‌های احتمالی آن را برای عبور خودروهایی متحمل می‌شودید که بین هفت تا ۹ مترمربع فضا اشغال می‌کنند و حداکثر امکان جابه‌جایی پنج مسافر را دارند. درحالی‌که یک اتوبوس با مساحت ۱۸ مترمربع حداقل ۴۰ مسافر را در خود جای می‌دهد. منابع مالی احداث بزرگراه‌ها هم باید به‌نوبه خود بررسی شود. به‌طور مثال از یک سو شهرداری برای حل مشکل «حجم عبور و مرور از بزرگراه صدر»، شروع به احداث پل کرد، از سوی دیگر برای تأمین منابع مالی آن، در مقیاس وسیعی در مناطق یک و سه تراکم‌فروشی کرد. روشن است که تراکم جمعیت این مناطق می‌شود و به‌تبع آن، افزوده‌شدن بر حجم، موجب مشکل اصلی یعنی تردد در بزرگراه صدر می‌شود! بنابراین نتیجه آن این‌شود که با وجود هزینه‌های بسیار گزافی که بر شهر وارد آمد، عملا مشکلی حل‌نشده است. البته این پروژه نکات متعدد دیگری نیز دارد که امیدواریم در نوشتاری جداگانه به آن بپردازیم. این گفته‌ها به این معنی نیست که بخوابیم احداث بزرگراه‌های شهری را به‌طور مطلق رد کنیم. بهترین کاربرد این دسترسی‌ها می‌تواند جهت خروج وسایل نقلیه شخصی از شهر بدون ایجاد ترافیک غیرضروری در خیابان‌های شهری باشد. یعنی بزرگراه اگر در حریم شهرها احداث شود که هم مرز شهر را معین کند و هم مسیری جهت ورود و خروج خودرو باشد، می‌تواند مفید واقع شود.

بزرگراه‌های شهری باید همواره پس از مطالعات بسیار و نبود راه‌حلی مناسب‌تر برای مشکلات ترافیکی بخش موردمطالعه و «به‌عنوان آخرین گزینه» انتخاب شود، نه آنکه اولین انتخاب باشد. حال این پرسش مطرح می‌شود که چه چیز باید جایگزین این دسترسی‌ها شود تا مشکلات ترافیکی شهرهای بزرگ رفع شود. پیش از این اشاره شد که «شبکه حمل‌ونقل عمومی» به‌عنوان اولین و تنها راهکار اثبات‌شده این مسئله قلمداد می‌شود. پرداختن به مسائل و راهکارهای حمل‌ونقل عمومی بحث جداگانه‌ای می‌طلبد. اما به‌طور خلاصه فرض کنید هزینه‌های سنگینی که در این سال‌ها صرف ساخت بزرگراه‌ها، پل‌ها و تونل‌های بی‌شمار در تهران شده و آلودگی مهار‌ناپذیر کنونی را رقم زده است، جهت احداث سریع‌تر و بیشتر خطوط مترو هزینه می‌شد، یا قطارهای سبک شهری‌که به‌مراتب از مترو و بزرگراه‌ها کم‌هزینه‌تر و سهیل‌الوصول‌تر هستند، در خیابان‌ها راه می‌افتاد. در همه این حالات آیا شهرما شهری بهتر و قابل‌سکونت‌تر نمی‌شود؟