

اولویت ۶۸درصدتهرانی‌ها حل مشکل ترافیک است

■ تهران سما-اسفند ۹۰: براساس یک نظرسنجی از اولویت‌های شهر تهران، حل مشکل ترافیک اولویت نخست فعالیت‌های مدیریت شهری از دیدگاه ۶۸درصد از شهروندان تهرانی است. براساس نظرسنجی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران که در فصل جاری انجام شده، ۳۶درصد پاسخگویان حل مشکل ترافیک را به عنوان اولین انتظار شهروندان اعلام کرده‌اند. براساس این گزارش، کاهش آلودگی هوا با ۲۶درصد و توسعه حمل‌ونقل عمومی با ۱۲درصد به ترتیب رتبه‌های دوم و سوم این نظرسنجی را به خود اختصاص داده‌اند. یافته‌های این تحقیق از ارزیابی عملکرد اتوبوسرانی نشان می‌دهد ۵۵درصد پاسخگویان از ناوگان اتوبوسرانی، ۲۰درصد از ناوگان تاکسیرانی و ۱۵درصد از ناوگان مترو رضایت کامل دارند، ضمن اینکه ۵۳درصد پاسخگویان نیز از وضعیت سرویس‌دهی مراکز معاینه فنی خودرو کاملا راضی‌اند. ایجاد زمینه دست‌یابی به توسعه پایدار شهری در سایه مدیریت یکپارچه و برنامه‌ریزی اثربخش تر و اصولی‌تر، از جمله اهداف این نظرسنجی اعلام شده که با مطالعه دو رویکرد «مشکلات و مسایل» و «خواسته‌ها و انتظارات» تهیه و تدوین شده است.

پنج تخلف بزرگ رانندگی در ایران

■ مهر، اسفند ۹۰: رییس پلیس اجراییات راهور با اعلام پنج تخلف بزرگ رانندگی در سال‌جاری گفت: تاکنون ۹میلیون و ۳۳۰هزار برگ جریمه به دلیل نیستن کمربند ایمنی در کشور صادر شده است. سرهنگ مرتضی دهقانی با اشاره به پنج تخلف بزرگ رانندگی در کشور گفت: از ابتدای سال تاکنون ۹میلیون و ۳۳۰هزار قبض جریمه برای نیستن کمربند ایمنی در کشور صادر شده و بیشترین تخلف رانندگی در کشور مربوط به نیستن کمربند ایمنی است. وی ادامه داد: تردد غیرمجاز در محدوده طرح ترافیک و زوج و فرد با صدور پنج‌میلیون و ۴۲۰هزار قبض جریمه دومین تخلف رانندگی در کشور است. همچنین در این مدت چهار میلیون و ۱۳۰هزار قبض جریمه برای ایستادن در محل ممنوع صادر شده است. رییس پلیس اجراییات راهور با بیان اینکه استفاده نکردن از کلاه ایمنی توسط موتورسواران با صدور سه‌میلیون و ۷۹۰هزار قبض جریمه در رتبه چهارم تخلفات رانندگی قرار دارد، اظهار داشت: تاکنون سه‌میلیون قبض جریمه نیز برای تجاوز از سرعت مجاز صادر شده است. دهقانی با توصیه به رانندگان برای دریافت صورت وضعیت تخلفات رانندگی و پرداخت دیون دولت قبل از نوروز گفت: اگرچه هزمان با بالغ قانون جدید رانندگی پلیس خودروهای که بیش از یک‌میلیون تومان جریمه را دارند شناسایی و توقیف کرده است اما رانندگان قبل از سفرهای نوروزی و برای جلوگیری از توقیف خودرو برگه خالی خود را دریافت و در صورتی که مبلغ آن به یک‌میلیون تومان رسیده است آن را پرداخت کنند. وی افزود: مأموران در نوروز با استفاده از سیستم‌های آن‌لاین وضعیت جریمه‌های رانندگان متخلف را رصد کرده و در صورتی که راننده‌ای دارای جریمه بیش از یک‌میلیون تومان باشد از تردد خودرو جلوگیری می‌کنند.

مرگ ۱۷هزار و ۶۴۲ ایرانی در ۱۰ ماه به دلیل تصادف

■ خبرآنلاین، اسفند ۹۰: سازمان پزشکی قانونی در گزارشی اعلام کرد، تا پایان دی‌ماه سال ۱۷،۹۰۰ هزار و ۶۴۲ نفر در حوادث رانندگی کشته شدند. این آمار در مقایسه با ۲۰هزار و ۵۳۲ نفری که در مدت زمان مشابه سال گذشته کشته شدند، ۱۲۱درصد کاهش را نشان می‌دهد. از میان کل کشته‌شدگان تا پایان دی‌ماه سال ۱۳۰هزار و ۷۵۵ نفر از تلفات حوادث رانندگی مرد و سه‌هزار و ۸۸۷ نفر از این آمار زن هستند. همچنین در بین استان‌ها بیشترین تلفات حوادث رانندگی با هزار و ۴۲۳ مورد در استان خراسان‌رضوی اتفاق افتاد و پس از آن استان فارس با هزار و ۴۱۴ و استان تهران با هزار و ۴۰۰ بیشترین تعداد تلفات حوادث رانندگی را دارند. همچنین ۱۰هزار و ۷۶۱ مورد از تلفات ۱۱۹ سال گذشته در جاده‌های برون‌شهری، پنج‌هزار و ۱۱۹ مورد در جاده‌های درون‌شهری، یک‌هزار و ۶۲۷ مورد در جاده‌های روستایی و محل ۱۳۵ مورد از این تلفات نامعلوم ثبت شده است. غیر از این آمار مصدومانی که پارسال به مراکز پزشکی قانونی مراجعه کرده‌اند، ۱۴۱۵ برابر متوفیات حوادث اتندگی هستند، یعنی ۲۵۷هزار و ۶۰۲ مورد مصدوم در ۱۰ ماه پارسال به مراکز پزشکی قانونی مراجعه داشتند که از این میان، ۱۸۷هزار و ۳۸۴ نفر مرد و ۷۰هزار و ۲۱۸ نفر زن هستند. آمار مصدومان ۱۰ ماه پارسال هم نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۷۵هزار و ۹۳ نفر بوده، ۶/۴ درصد کاهش را نشان می‌دهد. در دی‌ماه سال گذشته هزار و ۲۰۵ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند که ۹۶۰ نفر مرد و ۲۴۵ نفر زن هستند. آمار تلفات حوادث رانندگی دی‌ماه (۱۲۰۵ نفر) نسبت به دی‌ماه سال قبل که هزار و ۳۹۷ نفر جان باختند، ۱۳/۷درصد کاهش دارد.

لیدا ایاز: شلوغی و ترافیک تهران هم باعث نشده تا میهمانان خارجی تهران شگفت زده شوند. تهران سه روز میزبان استادان حوزه ترافیک و شهرداران پیشین برخی شهرهای جهان بود. میهمانان هر روز از هتل محل اقامتشان برای رسیدن به برج میلاد ترافیک بزرگراه چمران و اتوبان همت را از پشت شیشه اتومبیل نظاره می‌کردند و این‌بار اگر تاسف می‌خوردند، حداقل شگفت‌زده نبودند. این پروسه همه شهرهایی است که برای توسعه تقلا می‌کنند. آنها تا پایان هفته هوای تهران را تنفس کردند، هوای یک کلانشهر آلوده که برای علاج همین درد آمیخته با ترافیک به اینجا آمده بودند.

دکتر هایدن، استاد بازنشسته دانشگاه لوند سوئد از جمله این میهمان بود. برای او سفر کردن به تهران خیلی راحت‌تر از آن چیزی بود که فکر می‌کرد: «دوست داشتم ببایم و با مردم ارتباط برقرار کنم و بدانم مردم در ایران چگونه زندگی می‌کنند. ایران خیلی پیچیده‌تر از آن چیزی بود که فکر می‌کردم. اطلاعات کمی درباره زندگی در ایران داشتم. شرایط خیلی بهتری از نظر سطح زندگی از ایران در ذهنم داشتم. ما از آخرین جنگمان در سوئد ۲۰۰ سال می‌گذرد اما از آن سال‌ها هر روز بهتر و بهتر شدیم و الان آن‌طور که دلمان می‌خواهد زندگی می‌کنیم.

■ ■ ■

■ به عنوان اولین بازدیدتان از تهران این شهر را چگونه‌دید؟

خیلی از دینن تهران شگفت زده نشدم، این همان چیزی بود که انتظارش را داشتم. تهران و استکهلم مثل هستند از این نظر که تهران دارد راهی را که استکهلم رفته، می‌رود و پشت سر او حرکت می‌کند. درست مثل شرایطی که ما بعد از جنگ جهانی دوم داشتیم. ما در آن زمان شاهد رشد مالکیت خودرو بودیم و ایران هم دارد این تجربه را از سر می‌گذراند و کم‌کم این مسیر صعودی را طی می‌کند. انتظار می‌رود که همه مشکلاتی را که در آن زمان ما داشتیم الان تهران تجربه کند. این چیز جدیدی برای من نبود. اما تاکید می‌کنم: من تاوالم در این برهه از زمان برای تهران داشته باشم، حمل و نقل عمومی است و در کنار آن ایجاد راه‌هایی برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری شهروندان. اگر این شرایط فراهم شود به نظر می‌رسد آینده تهران خیلی خوب خواهد شد اما این پرسوهای وقت‌گیر و زمانبر است چراکه باید نسبت به تغییر دیدگاه و گرایش‌های فکری مردم و به خصوص مسوولان اقدام بیشتری کرد. این تغییر باید هرچه زودتر ایجاد شود.

■ شما می‌گویید تهران دارد پرسوه استکهلم بعد از جنگ جهانی را طی می‌کند، به طور دقیق چه مشکلاتی در آن زمان در استکهلم وجود داشت؟ یکی از تشابه‌های ایران به خصوص تهران با استکهلم در دهه ۵۰ میلادی و جنگ جهانی دوم این است که در آن زمان فضای بسیار زیادی را به ماشین‌ها اختصاص می‌دادند. شهرهای ما بعد از جنگ جهانی شروع به صنعتی شدن کردند و رشد ماشینی شدن همه چیز سرعت گرفت و بخش خیلی زیادی از فضای شهری اختصاص به ماشین‌ها یافت و از آن طرف بخشی که مربوط به دوچرخه‌سواران و عابران پیاده بود، باریک و باریک‌تر شد. یعنی به خرج دوچرخه‌سواران ماشین‌سواری را توسعه دادند. این همان چیزی است که ما در تهران امروز با آن روبه‌رو هستیم. به هزینه عابران پیاده و دوچرخه‌سواران که حقوقی در این شهر دارند، سوارمروها را توسعه می‌دهند و فضا را برای ماشین سواری آماده می‌کنند و این خلاف آن چیزی است که امروز در دنیا رایج است. تفاوت‌هایی هم بین تهران امروز و استکهلم دهه ۵۰ وجود دارد چراکه امروز تهران دارای تجربه‌های جهانی است که می‌تواند از آن استفاده کند و دیگر راه برگ پیچ و خم گذشته را طی نکند. ماشین‌ها در سوئد آن روز در اختیار خانواده‌ها بود و آنها از ماشین در خدمت خود و خانواده‌شان استفاده می‌کردند. چراکه تعداد ماشین‌های در دسترس کم بود و سرعت رشد آنها خیلی زیاد نبود. فکر می‌کنم ورود زیاد ماشین به چرخه حمل و نقل عمومی بالا بود و این تفاوت، وضعیت را بدتر می‌کند یعنی بدتر از آن چیزی که ما در استکهلم با آن مواجه بودیم و اگر اوضاع به این منوال پیش برود اوضاع بدتر هم می‌شود.

تفاوت دیگر بین استکهلم دهه ۵۰ و تهران امروز این بود که ما با ازدیاد ماشین‌ها مواجه بودیم چراکه این ایده از آمریکا آمده بود. این پیامی بود که آمریکایی‌ها به ما داده بودند، مسیری که به دلیل رشد ماشین سواری به دلیل صنعتی شدن و رشد سرمایه‌داری و کاپیتالیسم بود. تنها تجربه ما هم آن نوع طرز تفکر بود. مردم دوست داشتند ویلاهای بزرگ در خارج شهر و همه هم ماشین داشته باشند و به شهر رفت و آمد کنند. این همان طرز تفکری است که مردم اینجا هم دارند و دوست دارند در ماشین‌هایشان آخر هفته به دریای خزر بروند. این طرز تفکر ماشینی شدن و صنعتی شدن است. البته اروپاییان همین حالا هم صنعتی هستند اما طرز فکرشان عوض شده است.

اولن این فضای رقابتی را هم ایجاد کرده که همه دوست دارند مالک یک خودرو باشند و خودروسازان هم

گفت‌وگو با دکتر هایدن، استاد بازنشسته ایمنی و ترافیک دانشگاه لوند سوئد:

ترافیک تهران شبیه استکهلم دهه ۵۰ است



در تلاش هستند تا این آمار را جمع و جور کنند چنانچه اخیراً روسای پلیس با بالا بردن نرخ جریمه درصدد هستند که این موضوع را کنترل کنند آن آ زمان سوئد هم با چنین مشکلی مواجه بود که برای آن راه‌حلی پیدا کرده باشند؟

البته فکر نمی‌کنم بحرانی که ما آن زمان برای ترافیک داشتیم، خیلی جدی بود. این مشکل در دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی بیشتر رخ داده بود، به خصوص در سال ۱۹۷۴ که برای اولین بار بحران نفت در اروپا مطرح شد و ایمنی ترافیک به مساله اصلی تبدیل شد و تلفات بالا رفت چراکه اوج خودروسازی در آن زمان خودش را نشان می‌داد و بحران نفت هم به وخامت اوضاع کمک می‌کرد. به دلیل اینکه میزان سرعت با مصرف بنزین رابطه مستقیم داشت وقتی در آمریکا محدودیت سرعت داشتند تصمیم گرفتند محدودیت سرعت را کاهش بدهند. بعد از سال ۷۴ بود که مسایلی مثل آلودگی صوتی و آلودگی هوا کم‌کم مطرح شد و پس از آن بود که توسعه حمل و نقل پایدار بر سر زبان‌ها افتاد. در دهه ۵۰ و ۶۰ که هنوز بحران نفت شایع نشده بود تاکید آموزش روی بچه‌ها شدت بیشتری گرفت. این آموزش‌ها کم‌کم پیچیده شد و تئوری‌های مهندسی پیچیده‌ای پشت سرش قرار گرفت. الان دیگر بحث آموزش مطرح نیست و در حال حاضر در اروپا مسوول جان بچه‌ها رانندگان هستند. حالا این تجربه‌ها در سطح جهانی موجود است و لازم نیست ما دوباره از ابتدا چرخ دنده را اختراع کنیم.

■ این همان نقطه مورد غفلت در ایران است چون حداقل از پنج سال پیش کارشناسان دایم هشدار می‌دادند که رشد مالکیت خودرو در ایران در حال افزایش است اما کسی اعتنایی نکرد تا همین امروز که خیابان‌ها مملو از ماشین‌ان است و هنوز هم برنامه مدونی برای این مشکل اندیشیده نشده و این رشد متوقف نشده‌است در حالی‌که در سوئد در یک نقطه این مشکل را متوقف کرد. با وجود ادامه یافتن این چرخه چه آینده‌ای برای ایران متصور هستید؟ همه چیز به آخر می‌رسد، وقتی با عدم رشد منفی مواجه نباشیم دنیا به آخر می‌رسد. ولی تجربه این را نشان داده که وقتی ما به یک نقطه جوش می‌رسیم که دوچرخه‌سواری ندارد چه با خودرو مسافرت کنید و چه با دوچرخه، مسوولان آلودگی هوا ثابت است.

■ به نظر می‌رسد کارشناسان در حال نسخه‌پیچی یک سویه برای ایران هستند. اینکه شدیدا باید مردم ایران را محدود کرد تا از ماشین‌های شخصی‌شان استفاده نکنند. همه چیز با جریمه و اعمال محدودیت‌های طرح‌های ترافیک و زوج و فرد همراه باشد. به نظر می‌رسد این دستوراتی است که چندان برای اغلب مردم خوشایند نیست. سه نکته وجود دارد، نکته اول اینکه ما باید قدرتمند باشیم تا بتوانیم تغییر ایجاد کنیم. لازم تغییر، قوت و قدرت به اندازه کافی است و نکته دیگر این است که باید از تجربه دیگران استفاده کنیم. مثلاً تجربه استفاده از اتوبوس‌های بی‌آرتی چون در دیگر کشورها درست جواب داده ما هم می‌توانیم از این تجربه استفاده کنیم و این تجربه را باید قدم به قدم به پیش ببریم. نکته سوم این است که زمان نیاز است تا مردم با این تغییرات سازگار شوند و به تدریج مردم باید یاد بگیرند که از سیستم حمل و نقل عمومی درست استفاده کنند. ما باید در عرصه ایجاد کنیم و در راه‌ها محدودیت.

فنی مهم نیست آنها برایشان مهم است از وسیله نقلیه برای رفت و آمدشان استفاده کنند. این دقیقاً مشکل کشورهای جهان سوم است، درست در زمانی که یک جامعه مرفه شود آموزش برایش مهم می‌شود. اما حالا که شما تجربه جهانی دارید، چراکه قبلاً بسیاری از کشورها این مسیر را رفتند بنابراین این هشت هزار دلار به سمت کم شدن می‌رود. شما می‌توانید با درآمد سرانه به مراتب کمتر اما با استفاده از تجربه‌های جهانی فرهنگ خود را ارتقا بدهید. چون دیگران زودتر این مشکل را درک کردند، شما زودتر به این مرحله می‌رسید که باید رفاتان را تغییر دهید.

■ همه کارشناسان تاکید زیادی دارند که تهرانی‌ها باید به سمت استفاده از دوچرخه بروند ولی افزایش پیاده‌راه‌ها در تهران به دلیل پستی، بلندی‌ها و شیب‌های زیاد در سطح زمین موضوعی است که به سختی ممکن است؟

به نظر من با همین شرایط هم شما کار سختی ندارید و با همین وضع موجود هم خیلی از مردم می‌توانند سود ببرند. به عنوان مثال من روزی دو ساعت در دمای منفی ۱۰ درجه دوچرخه‌سواری می‌کنم و این نشان می‌دهد که ما می‌توانیم خودمان را با شرایط وفق دهیم. مهم این است که این فرهنگ شکل بگیرد. برای هر راه‌حلی یک مشکل وجود دارد. می‌توان دوچرخه را برقی کرد. الان در اروپا اتوبوس‌هایی هستند که می‌توانید دوچرخه‌های خود را با آن به محل کارتان ببرید و در مسیری از محل کارتان از آن استفاده کنید. این باید از یک جایی شروع شود. وقتی ما می‌خواهیم مشکل را حل کنیم نمی‌توانید دست روی دست بگذاریم و انتظار داشته باشیم یک نفر از بیرون بیاید و این مشکل را حل کند. ما باید تحقیق و پژوهش کنیم و پول صرف کنیم برای این پژوهش خودمان.

■ مردم با این هوای آلوده چه‌کار کنند درحالی‌که هشدارهای پزشکی هر روز بیشتر و بیشتر می‌شود که مردم عادی هم تا حد امکان در معرض هوای آلوده تهران نباشند.

یک تحقیق نشان داده که آلودگی در خودروها به همان میزان آلودگی هواست و این هیچ تضادی با دوچرخه‌سواری ندارد چه با خودرو مسافرت کنید و چه با دوچرخه، مسوولان آلودگی هوا ثابت است.

■ به نظر می‌رسد کارشناسان در حال نسخه‌پیچی یک سویه برای ایران هستند. اینکه شدیدا باید مردم ایران را محدود کرد تا از ماشین‌های شخصی‌شان استفاده نکنند. همه چیز با جریمه و اعمال محدودیت‌های طرح‌های ترافیک و زوج و فرد همراه باشد. به نظر می‌رسد این دستوراتی است که چندان برای اغلب مردم خوشایند نیست.

سه نکته وجود دارد، نکته اول اینکه ما باید قدرتمند باشیم تا بتوانیم تغییر ایجاد کنیم. لازم تغییر، قوت و قدرت به اندازه کافی است و نکته دیگر این است که باید از تجربه دیگران استفاده کنیم. مثلاً تجربه استفاده از اتوبوس‌های بی‌آرتی چون در دیگر کشورها درست جواب داده ما هم می‌توانیم از این تجربه استفاده کنیم و این تجربه را باید قدم به قدم به پیش ببریم. نکته سوم این است که زمان نیاز است تا مردم با این تغییرات سازگار شوند و به تدریج مردم باید یاد بگیرند که از سیستم حمل و نقل عمومی درست استفاده کنند. ما باید در عرصه ایجاد کنیم و در راه‌ها محدودیت.

ساختر بر رفتار ترافیکی افراد تأثیر گذار است

فاطمه زاهد*

■ امروزه در بحث توسعه مفاهیم ترافیک و شهری یکی از مهم‌ترین مسایل، مساله حمل‌ونقل پایدار است. در اینجا این مساله که برای تحقق و توسعه حمل‌ونقل پایدار باید میان حمل‌ونقل شخصی و عمومی کدام یک اولویت داده شود مورد سوال است. ابتدا باید گفت که در ترجمه عبارت حمل‌ونقل پایدار از لاتین به فارسی تاکید بر پایدار بودن این نوع از حمل‌ونقل پایدار شده در حالی‌که در ادبیات ما این واژه باید حمل‌ونقل قابل تحمل ترجمه شود و با این تعریف هر سرمایه‌گذاری که در محیط انجام می‌شود باید در راستای توسعه قابل تحمل پایدار باشد. محیط اقتصادی و اجتماعی می‌تواند تأثیر بسزایی بر مسایل زیست‌محیطی بگذارد. به لحاظ توسعه اجتماعی و عدالت اجتماعی استفاده از امکانات و توسعه حمل‌ونقل عمومی علاقه‌تر و ارجح است چرا که این نوع از حمل‌ونقل قابلیت دسترسی برای همه اقشار را فراهم می‌کند و اهمیت این موضوع در مقابل امکان استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی که عده‌ای دسترسی به آن دارند بیشتر می‌شود. البته برای بررسی هزینه‌های سیستم حمل‌ونقل شخصی و عمومی به جای سیستم حمل‌ونقل شخصی نیاز به کار کارشناسی بیشتر است تا مشخص شود کدام هزینه برتر است. یکی از این هزینه‌ها، هزینه‌های غیرمستقیم و خارجی است؛ هزینه‌هایی که بر اثر آلودگی هوا به دیگران و اقتصاد ملی تحمیل می‌کنیم. همچنین هزینه تصادفات که بخشی از آن به دلیل تعریف نشدن در ساختار شرکت‌های بیمه از سوی بیمه پرداخت نمی‌شود به مردم تحمیل و تبدیل به هزینه‌های خارجی می‌شود. این هزینه‌هایی است که به مردم و جامعه تحمیل می‌شود. در پژوهشی که بر اثر شرکت پژوهشکده حمل‌ونقل انجام دادیم مشخص شد هزینه‌های خارجی حمل‌ونقل برون‌شهری که به مراتب کمتر از حمل‌ونقل درون‌شهری است به رقم پنج هزار میلیارد تومان در سال می‌رسد. این هزینه‌ای است که جامعه می‌پردازد و چنین است که توسعه حمل‌ونقل عمومی از نظر اقتصاد ملی به صرفه‌تر است و با توجه به آلودگی‌های زیست‌محیطی و هوا و صوتی توجیه‌پذیرتر است. تأثیر این سه محور نشان می‌دهد که توجیهی بر حمل‌ونقل شخصی درون‌شهری وجود ندارد. با وجود اینکه امروزه در کشورهای پیشرفته شاهد آن هستیم این است که هزینه اولیه تهیه وسیله شخصی پایین است اما در مقابل عوارض کاربری از این وسیله بالاست و همین موضوع باعث می‌شود افراد برای مقاصد غیرضروری و سفرهای شهر خود از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند. چرا که استفاده از وسیله شخصی هزینه‌بردار است. در اینجااست که بخش مهم پیش می‌آید و مشخص می‌شود کدام سیستم برای شهر مهم‌تر است و اینکه باید ابتدا جلو حمل‌ونقل شخصی را گرفت یا هم‌زمان این‌کار باید انجام شود. چیزی که بیش هر موضوع دیگری در این زمینه مهم است آدامسوارزی زیرساخت‌های و تا وقتی زیرساخت‌ها آماده نشوند، نمی‌توان امیدوار به اصلاح بود و متأسفانه این دور باطل همچنان ادامه پیدا می‌کند. در شرایطی که ترافیک بیشتر می‌شود خودروها هم بیشتر می‌شوند. حتی وقتی قیمت بنزین بیشتر می‌شود باز هم مردم ترجیح می‌دهند از وسیله شخصی استفاده کنند. اما بخش دیگر کار بالا بردن بحث فرهنگی در میان مردم است. امروزه در جامعه ما استفاده از حمل‌ونقل شخصی یک کلاس اجتماعی محسوب می‌شود و کسی که ماشین شخصی دارد این‌طور وانمود می‌کند که از کلاس اجتماعی بالایی برخوردار است و از این سوان این فکر وجود دارد که افراد از قشر ضعیف و پایین هستند که از حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند. به نظر می‌رسد پیش از هر چیز این تفکر باید در میان متخصصان اصلاح شود. وقتی که می‌توان پیاده‌روی کرد یا از حمل‌ونقل عمومی استفاده کرد چرا باید استفاده از وسیله شخصی نشانه کلاس اجتماعی باشد. چرا باید یک زنسوی از کار افتاده که سال‌ها قبل باید از چرخه حمل‌ونقل هم خارج می‌شد، بیاید و در کنار اتوبوس‌های بی‌آر تی با اعتماد به نفس بالا حرکت کند. همه این مسایل نیاز به کار فرهنگی دارد و این فرهنگ بد باید با استفاده از تکنولوژی حمل‌ونقل عمومی بالا برده شود. البته این موضوع قابل کتمان نیست که این ساختار است که بر رفتار افراد تأثیر می‌گذارد. رفتار یک فرد وقتی در یک مترو خلوت می‌نشیند خیلی فرق دارد. او با فراغ‌بال روزنامه‌اش را بیرون می‌آورد و شروع به خواندن می‌کند اما همین فرد وقتی در یک مترو شلوغ قرار می‌گیرد، رفتارش بسیار تغییر می‌کند و این همان واقعیت است که ساختار بر رفتار افراد تأثیر می‌گذارد. اگر امروز ما دارای وسایل حمل‌ونقل عمومی عادلانه و با کرامت انسانی باشیم به خوبی تأثیرش را بر رفتار افراد خواهیم دید؛ تأثیری که می‌تواند همراه با کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و توسعه حمل‌ونقل قابل تحمل باشد.

«عضو هیات علمی پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه



سازمان آگهی‌های روزنامه شرق تلفنی آگهی می‌پذیرد.