دانش
واپسین ساعات آفتاب باستانی . . . ۲۸

دانش
دانش عامه ۲۸

خانه
نگاهی به کامپیوترهای نسل آینده . ۲۹

جامعه
خانواده ایرانی و چالش های آینده . ۳۰

عکس: فارس

با کاهش غرق شده‌های خزر

دریا کمی امن‌تر است

عاطفه آزاد: «از اول تابستان امسال هر روز یک نفر در سواحل گیلان غرق شده است»، «۲۴ نفر از مسافران استان مازندران در اولین ماه تابستان در دریا غرق شدند». در حالی که چادر برزنتی منطقه طرح دریا برپا است و پرچم قرمزرنگ خطر و احتیاط بر فراز آن با هر نسیم به حرکت درمی‌آید تا از شناگران بخواهد در دریا شنا نکنند و یا احتیاط زیادی به خرج دهند، اخباری از این دست منتشر می‌شود که حکایت از بی‌توجهی مسافران ناآشنا به دریا دارد. تعداد زیادی از این افراد حتی به خوبی شنا بلد نیستند و اگر هم بلدند فقط شناگر خوبی هستند در استخر، بدون موج!

و آن می‌شود که دریای خزر در سه ماهه اول امسال جان ۳۲ نفر از مسافرانش را در سواحل مازندران می‌گیرد. این آمار با گذشت چند روزی از ماه مرداد به ۶۲ نفر رسیده که ۲۴ نفر آنها در تیرماه طعمه امواج دریا شدند. ۶ نفر دیگر هم در ۵، ۶ روز اول مردادماه.

اینها تنها آمار غرق شده‌هایی است که مسافر ساحل ۳۳۸ کیلومتری مازندران بوده‌اند. آمار پارسال غرق شده‌ها در ساحل استان مازندران البته ۲۲۵ نفر بوده که در مقایسه با آمار سه ماهه این حوادث در سال جاری متوجه کاهش ۴۲ درصدی می‌شویم که مقایسه تلفات دریایی در این ماه با تیرماه پارسال هم کاهش ۶۱ درصدی را نشان می‌دهد. اما آمار غرق شده‌ها در سال ۸۳ از پارسال هم بیشتر بوده تا جایی که بر رقم ۲۵۶ متوقف می‌شود. با این وجود شاید بتوان کاهش تلفات را در ماه‌ها و سال‌های آینده پیش‌بینی کرد.

دلیل کاهش این تلفات به نظر می‌رسد در اجرای طرح سالم‌سازی دریا باشد و البته گسترش طرح و افزایش نقاط بیشتری برای اجرای آن.

امسال تابستان روسای سازمان میراث فرهنگی و گردشگری شهرهای حاشیه خزر با شروع فصل گرما طرح‌های سالم‌سازی دریا را افتتاح کردند و بشارت دادند با اجرای این طرح‌ها تلفات حوادث دریایی در کشورمان کاهش چشمگیری پیدا می‌کند. هر کدام از این مسئولان هنگام ارائه آمار غرق شده‌ها در سواحل استانشان بر این موضوع تاکید داشتند که هیچ شناگری در داخل طرح سالم‌سازی غرق نشده و تمامی این قربانیان در حال شنا در خارج از طرح جانشان را از دست داده‌اند.

این موضوع می‌تواند واقعیتی انکارناپذیر باشد اما نباید فراموش کنیم که بسیاری از غرق شده‌های سال پیش منطقه طرح برای شنا پیدا نکردند. خردادماه پارسال البته دریا قربانیان زیادی گرفت، آن زمان دریا توفانی بود و صدالبته که طرح سالم‌سازی هم در آن اجرا نمی‌شد تا جایی که سه روز تعطیلی آخر هفته ایرانیانی که می‌خواستند تعطیلات را در ساحل دریا و با شنا سپری کنند روزی شد تاریخی با ۳۲ قربانی. در آن روزها به رغم وجود مسافران انبوه، به دلیل توفانی بودن دریا طرح اجرا نشد و تعداد زیادی هم در این دریا غرق شدند.

با این پیشینه تاریخی از اجرای طرح سالم‌سازی در سال گذشته، امسال مسئولان در برنامه‌های خود حتی روزهایی توفانی را هم به اجرای طرح می‌پردازند تا حادثه پارسال تابستان دوباره اتفاق نیفتد.

■ طرح سالم‌سازی دریا

طرح سالم‌سازی دریا از حدود سال ۷۵ به صورت ابتدایی آغاز شد و ادامه پیدا کرد. اما در یکی دو سال اخیر با توجه به نگاه خاص رسانه‌ها و توجه زیاد به تلفات دریا، این طرح به گفته مسئولان جدی‌تر از همیشه تعقیب می‌شود.

متولی اصلی این طرح سازمان گردشگری و میراث فرهنگی است که با همکاری سازمان‌های هلال احمر و تربیت‌بدنی و نیروی انتظامی و بسیج در قالب همیاران پلیس ساحلی، از طریق ایجاد سواحلی مطمئن برای شنا و تفریح مسافران تابستان دریا، طرح را اجرا می‌کنند.

امسال اجرای طرح از خردادماه آغاز شده در حالی که پارسال به دلیل توفانی بودن دریا از تیرماه شروع شده بود که موجب افزایش تلفات پارسال شد.

تهمینه اسدی سخنگوی طرح تابستانی استان مازندران درباره اجرای طرح می‌گوید: «امسال قرار است حتی در روزهای توفانی هم طرح اجرا شود. البته امسال دریا از سال گذشته آرامتر است در حالی که پارسال دریا توفانی بود.»

رئیس سازمان گردشگری و میراث فرهنگی استان مازندران چندی پیش در حالی از اجرای ۷۸ طرح سالم‌سازی در سواحل دریا در این استان خبر داد که به گفته مهندس افلاطون ولی‌پور مسئول اجرای طرح دریا در استان مازندران هم‌اکنون ۸۲ طرح در حال اجرا است. از این تعداد ۲۵ طرح به صورت خصوصی در شهرک‌ها و مجتمع‌های دولتی و خصوصی اجرا می‌شود.

او درباره همکاری بخش‌های دیگر می‌گوید: «هلال احمر در ۱۲ طرح به طور ثابت شرکت دارد و اورژانس در سه طرح. ماموران نیروی انتظامی و ناجیان غریق هم در تمامی نقاط و حتی خارج از طرح حضور دارند.»

ولی‌پور با یادآوری آنکه ماموران انتظامی و بسیج در خارج از طرح هم فعال هستند اضافه می‌کند: «آنها تلاش می‌کنند با حضور در سواحلی که طرح در آنها اجرا نمی‌شود، حداقل از شنا کردن افراد ممانعت کنند.»

در استان گیلان هم به نسبت سواحلی که دارا است، طرح سالم‌سازی اجرا می‌شود. در این استان در حال حاضر ۱۶ طرح در حال اجرا و ۸ طرح هم در حال احداث است. با لحاظ کردن مزایای سالم‌سازی دریا که شامل جمع‌آوری زباله‌ها و نخاله‌های ساختمانی سال‌های اخیر به دلیل پیشروی آب دریا به ساحل بوده و با در نظر گرفتن امکاناتی که در این مناطق ایجاد می‌شود مانند امکانات امنیتی و پزشکی و البته وجود ناجیان غریق، اجرای صحیح طرح آن را تبدیل به تجربه‌ای موفق می‌کند همان طور که ولی‌پور می‌گوید: «تجربه امسال نشان داد با افزایش نقاط اجرای طرح و مکان‌یابی این نقاط، تعداد غرق شده‌ها کم شده و افزایش اعتبارات بیشتر در حد یک طرح ملی، این آمار تاسف‌بار را به میزان بیشتری کاهش می‌دهد.»

■ ساحل کم دارید

به گفته فیروز دامچی مسئول طرح بابلسر که سال‌ها نجات غریق بوده و هم‌اکنون هم یکی از ناجیان غریق در محدوده طرح بابلسر است، برای مکان‌یابی محل اجرای طرح از دریا و ساحل بازدید می‌کنیم. وضعیت خشکی هم در این میان مهم است و باید بررسی شود.

شاید برای خیلی‌ها این مسئله پیش آمده باشد که در هنگام شنا در محدوده طرح، به موانعی در ساحل برخورد کرده، شیشه‌ای پایشان را بریده باشد و یا اتفاقات مشابه دیگری پیش‌آمد کرده باشد. این تازه مربوط به داخل محدوده طرح است و خارج از آن به نظر می‌رسد دیگر مسئولیتی با کسی نیست. دامچی درباره شرایط عمومی ساحلی که طرح می‌تواند در آن انجام شود می‌گوید: «ساحل دریا باید ماسه‌ای و تمیز باشد و سنگ و بلوک و نخاله‌های ساختمانی در آن مشاهده نشود.»

البته نخاله‌های ساختمانی از همان چیزهایی است که این روزها با پیشروی آب دریا و ساخت و سازهای انجام شده به وفور در ساحل پیدا می‌شود. تازه اگر بعضی از نخاله‌های ساختمانی ساکنان و ویلادارهای این سواحل برای جلوگیری از پیشروی دریا حائل نکرده و به حریم ساحل وارد نشده باشند.

دامچی می‌گوید: «سواحل بابلسر را آب فرا گرفته، از سویی در این سواحل ساختمان‌سازی انجام شده و برای جلوگیری از پیشروی آب دریا هم مصالح ساختمانی را در ساحل ریخته‌اند.

در برخی سواحل حتی ۱۰ متر ساحل ندارند که چادر بزنند درحالی که برای ایجاد مناطق مناسب اجرای طرح باید ۶۰ متر از حریم ساحل برای ساختن پلاژ استفاده شود.»

■ فقط ۶۰ متر حریم دریا

محوطه اجرای طرح چقدر است و چه طول و عرضی از ساحل و دریا را شامل می‌شود، سئوالی است که دامچی درباره آن می‌گوید: «منطقه طرح ۱۰۰ متر از عرض ساحل را شامل می‌شود، علاوه بر آنکه ۶۰ متر در داخل دریا به این محوطه اختصاص پیدا می‌کند و این مساحت را چادر می‌زنیم. ناجیان غریق هر طرح هم به شناگران تذکر می‌دهند که از ۶۰متری طرح بیشتر وارد دریا نشوند.»

او اضافه می‌کند که در محدوده طرح چهار نجات‌غریق به راحتی شرایط را کنترل می‌کنند و خارج از طرح هم قایقی وجود دارد که عرض سواحل را طی می‌کند. در این قایق گشت راننده و یک نجات‌غریق حضور دارند که به افراد خارج از طرح تذکر می‌دهند و در صورت لزوم هم شناگران گرفتار در دریا را نجات می‌دهند. در هر محدوده با توجه به جدا بودن منطقه شنای زنان و مردان ناجیان غریق زن و مرد حضور دارند اما با خروج زنان از محدوده طرح دیگر ناجیان غریق خانم، نمی‌توانند برای نجات آنها اقدام کنند. در چنین شرایطی البته ناجیان غریق مرد در خارج از طرح آنها را نجات می‌دهند.

با این وجود شنا در محدوده طرح هم شرایط خاص خود را می‌طلبد و آن هم با وضعیت هوا و دریا ارتباط مستقیم دارد، چنان‌چه دریا آرام باشد و پرچم سفید در ساحل برافراشته، مسافران می‌توانند با خیال راحت وارد آب شوند اما اگر پرچم قرمز افراشته باشد، به معنی مواج بودن دریا است و شناگران باید احتیاط کنند. اما اگر پرچم سیاه‌رنگ بر فراز منطقه طرح افراشته باشد مسئولان اجرای طرح چادرهای منطقه را پایین نمی‌آورند و مردم را از وضعیت نامناسب دریا برای شنا مطلع می‌کنند.

■ شناگر استخر، غریق دریا است

ناجیان غریق فعال در طرح‌ها گواهینامه پایه یک دریایی و استخری دارند و دوره‌های احیای اولیه یعنی تنفس مصنوعی و ماساژ قلب را آموزش دیده‌اند و البته به خوبی به تفاوت‌های شنا در دریا و استخر آگاهند. دامچی در مورد این تفاوت‌ها می‌گوید: «غریق‌های دریا، شناگر استخرند و فکر می‌کنند آب دریا هم راکد است و کشش ندارد، درحالی که دریا موج دارد و امکان استراحت به شناگر نمی‌دهد، علاوه بر آنکه مثل استخر لبه‌ای برای استراحت ندارد. زمانی که شناگر ۵۰ متر داخل آب شنا می‌کند به دلیل کشش امواج دریایی شناگر ۲۰۰ متر داخل دریا می‌رود و هنگام بازگشت انرژی لازم برای شنا تا ساحل را ندارد.»

او البته در پاسخ به سئوالی که شنیده شده با پیشروی آب دریا چاه‌های بازمانده از خانه‌های ساحلی ایجاد کشش می‌کنند و آن می‌تواند از عوامل غرق شدن شناگران باشد، هر نوع احتمالی از این دست را مردود دانست و بی‌توجهی، آشنا نبودن به شنا در دریا و شنا در دریای توفانی را از علل غرق شدن افراد ذکر کرد.

■ سکته قلبی و مغزی به دلیل ترس

با توجه به آمار موجود عمده دلایل مرگ شناگران غرق شده در دریا سکته قلبی و مغزی به دلیل شدت ترس است. هنگامی که شناگر استخر در دریای مواج بین دو موج گرفتار می‌شود از شدت ترس شروع به تقلا کرده و تقلای زیاد باعث می‌شود که شش‌ها پر از آب شود. این عوامل دست در دست هم می‌دهند و مرگ شناگر را رقم می‌زنند.

غرق شده‌ها گردشگر هستند

کمبود شرایط تفریح و داشته‌های ما در فصل بلند و طولانی تابستان در کنار تبلیغ آغاز شده برای سفرهای کوتاه و ارزان‌قیمت تابستانی، از سوی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری چالش جدیدی را پیش‌رو قرار داده است. استفاده از گزینه دریا برای پر کردن بخشی از تعطیلات تابستانی برای گروه کثیری از ایرانیان در کنار بهره‌گیری از فضای سبز اطراف و جنگل و مهمتر از آن وجود داشتن حداقل امکانات اقامتی ارزان‌تر به نسبت دیگر مراکز منجر شده تا تابستان و سواحل دریای مازندران با هم عجین باشند. اما این نزدیکی و قرابت و علم به این مسئله منجر نشده است تا مسئولان امر از سازمان میراث فرهنگی و گردشگری گرفته تا هلال احمر و نیروی انتظامی و سایر دستگاه‌های مسئول برای کاهش تلفات قابل پیش‌بینی این قرابت، اقدامی جدی از خود نشان دهند.

۷۰۰ کیلومتر ساحل دریای مازندران که درصد عظیمی از آن اشغال شده و در اختیار سازمان‌ها، مراکز دولتی و خصوصی و ویلاهای شخصی است این فرصت را به مسئولان گردشگری داده تا در همین وضعیت کنونی بتوانند روی حداقل‌های موجود سرمایه‌گذاری لازم را داشته باشند. اما در کنار این بی‌توجهی که از سال‌های دور وجود داشته با بالا آمدن آب دریا و پیشروی آن به ساحل و زیر آب رفتن منازل و خانه‌ها و مهمتر از آن چاه‌های آب، ساحل کثیف و ناهماهنگ دریای مازندران را به‌عنوان یکی از جدی‌ترین مقاصد گردشگری سفرهای داخلی ناامن و خطرناک کرده است.

توجیه مسئولان برای کاهش تلفات غرق‌شدگی، وجود کانون‌هایی حفاظت شده تحت عنوان طرح دریا است. طرحی که در یک محدوده چند متری بدون هیچ جذابیت و قابلیت ویژه‌ای محصور شده و همه امکانات آن فقط به احداث یک سرویس بهداشتی و چند دوش آب محدود شده است. ناجیان غریقی که در بخش بانوان بدون هیچ امکاناتی و فقط با داشتن یک بی‌سیم در صورت بروز اتفاق از بخش برادران برای نجات کمک می‌خواهند، ساحلی بدون امکانات تفریحی قابل توجه، بدون صندلی و نیمکت و چتر و همه قابلیت‌هایی که می‌تواند یک ساحل دریا را برای مسافران تابستانی جذاب و دوست‌داشتنی کند. فقر سواحل دریای مازندران حتی در طرح‌های دریا منجر شده تا مسافران هیچ تفاوتی بین ساحل حفاظت شده و ساحل حفاظت نشده قائل نباشند. شاید به همین دلیل شنیدن آمار غرق‌شدگان به صورت روزانه در فصل تابستان در سواحل استان‌های گیلان و مازندران چندان عجیب نیست. اما این تعجب زمانی خود را بیشتر نشان می‌دهد که متوجه می‌شویم بسیاری از کشورهای همجوار با بهره‌گیری از چنین ساحلی و با اندکی سرمایه‌گذاری موفق شده‌اند با کاهش خطرات احتمالی و نه غرق‌شدگی به جذب گردشگر و توریسم و رونق یک گردش مالی در منطقه بپردازند و با گسترش تنوع تفریحات و امکانات در این سواحل، یک تفریح سالم و امن را ارائه دهند. اکنون قرار است با پایان یافتن یک طرح مطالعاتی یک‌ساله با همکاری چند سازمان داخلی، طرح آزادسازی ساحل دریای مازندران ارائه شود و در پی آن شرایط جدیدی برای امنیت ساحل و گسترش هتل و امکانات تفریحی و اسکله و قایق آبی و بادی و سایر ورزش‌های آبی اتفاق بیفتد. تجربه افتتاح اتوبان رسالت در کنار آزادراه تهران- شمال و سایر فعالیت‌های عمرانی به ما خواهد گفت این طرح به طور قطع در دهه بعد یا شاید دهه‌های بعد هم عملیاتی نشود پس نمی‌توان به استناد این طرح ساحل دریای مازندران را در همین شرایط کنونی و با این میزان تلفات نگه داشت.

ساحل‌های محصور و سنگ‌چین شده، محدودیت برای راه رفتن آدم‌ها در ساحلی که مطمئن باشند تکه شیشه یا آهن کف پای برهنه آنها را نخواهد برید، نشستن کنار ساحل در سکوت و آرامش بدون اینکه مطمئن باشند در چند متری پشت سر آنها کوهی از زباله‌های سرگردان شمال جمع نشده باشد همه داشته‌های ما از سواحل دریای مازندران است. همه آنچه گفته شد فقط از ساحل دریای مازندران بود که آب این دریا نیز به دلایل مختلف مورد آلودگی شدید قرار گرفته است. هر چند که تاکنون هیچ کدام از مسئولان سازمان حفاظت محیط زیست به طور رسمی اعلام نکرده‌اند در صورت شنا و خوردن چند جرعه آب دریا توسط شناگران سلامت آنها چندان به مخاطره نمی‌افتد اما واقعیت این است که آب دریای مازندران جزء آب‌های آلوده است. تخلیه زباله‌ها از سوی کشورهای شمال دریای خزر و گسترش مواد مغذی در آب منجر به تکثیر و شکوفایی جلبک‌های دریایی شده که سمی بودن یا نبودن آن هنوز به طور صریح اعلام نشده است. این شکوفایی جلبکی به سادگی در ساحل دریای مازندران قابل مشاهده است.

مرداد و داغی هوا و طعم خوش به آب سپردن تن هر مسافری را وسوسه می‌کند چشم بر ساحل نه چندان قابل تحمل مازندران ببندد و تن به آب بسپارد. او می‌رود. گام‌به‌گام. چند گام جلوتر، زیرپایش چیزی غریب، نگه‌اش می‌دارد. یک تکه بلوک ساختمانی، کمی جلوتر، تنه باقی‌مانده از یک درخت و شاید کمی جلوتر چاه آب یا فاضلاب ویلایی که ۲۰ سال پیش در غفلت بسیاری از مسئولان امر در چندقدمی دریای آن روز ساخته شده بود.

ساحل جزیره کیش گسترده است. آن‌قدر گسترده که می‌توان ساعت‌ها بدون دیدن هیچ خانه‌ای در آن قدم زد اما این ساحل گسترده فقط چند محدوده بهره‌گیری از آب دریا را دارد که این چند محدوده نیز در حداقل امکانات است اما حداقل امکاناتی که چند برابر امکانات طرح دریا در سواحل دریای مازندران است. شاید احداث و تجهیز ۵ طرح دریا در هر استان با شرایطی نزدیک به استاندارد و تشویق مسافران برای استفاده از این محدوده‌ها می‌توانست آمار گردشگری در شمال ایران را با کاهش آمار غرق‌شدگان همراه کند، البته شاید برای چند سال آینده، شاید.

نگاه

مد مسافرت

روح‌الله نصرتی

در سال‌های اخیر با افزایش نسبی طرح رفاه عمومی که ناشی از هزینه‌کرد منابع نفتی در سال‌های پس از جنگ بود، شاهد ارتقای کیفیت زندگی و به تبع آن تنوع نیازهای خانواده یا افزوده شدن فاکتورهای تازه‌ای به آنچه که «سبد خانواده» نامیده می‌شود، بودیم. یعنی هرچه از سال‌های منتهی به دهه ۶۰ و پایان جنگ فاصله گرفتیم، این روند سرعت گرفت. هرچند سرازیر شدن نسل جوان و جویای کار که در پی عدم کنترل‌های اوایل انقلاب، بخش اصلی هرم جمعیتی را تشکیل می‌دهند از سویی و از طرف دیگر فقدان منابع لازم برای پاسخگویی چنین نیازی که از دلایلی چون بی‌کفایتی در سطح مدیریت کلان و البته پیش از آن درگیر بودن کشور در جنگی تحمیل شده که موجبات هدر رفتن سرمایه‌های کشور در مسیری غیر از توسعه ملی و رویگردانی اجباری و اجتناب‌ناپذیر از توسعه کشور و برجای ماندن ویرانه‌هایی که از ابتدا باید ساخته می‌شدند نشات می‌گیرد، سبب می‌شود که صرف سخن گفتن از افزایش سطح رفاه عمومی بیان تمامی واقعیت نباشد زیرا آرامش روحی و روانی که لازمه یک اجتماع توسعه‌یافته یا در حال توسعه است - تا بتوان از رفاه حرف زد - همپای ترقی سخت‌افزارانه جامعه پیش نرفته است، با این حال و با تساهل از افزایش سطح رفاه صحبت می‌کنیم. در این میان تورم نیز تا جایی که بتواند بر زندگی عامه مردم تاثیرگذار است اما روزنه‌هایی که از قبل توسعه کشور پدید آمد - اینکه از توسعه پس از جنگ می‌گوییم چندان دور از واقعیت نیست و همه توفیق‌ها را به حساب درآمد نفت انگاشتن البته بی‌انصافی است - مجالی بود تا مردم سر و سامانی به وضعیت ظاهر زندگی ببخشند. خیابان‌ها، ادارات دولتی، فضاهای عمومی، منازل مردم و سر و وضع افراد جامعه نوتر و شکیل‌تر از پیش شد. دیگر از آن جامعه داشتیم فاصله می‌گرفتیم که روزگاری بهرام بیضایی کارگردان فیلم «سگ‌کشی» در توصیفش عنوان می‌کرد که رنگی در جامعه وجود نداشت و او قصد داشته فیلمش را که درونمایه‌ای اجتماعی دارد و در حال و هوای سال‌های پایانی جنگ می‌گذرد، به صورت سیاه و سفید تولید کند. با پدیدار شدن چنین اوضاعی مردم که حالا دیگر داشتن خودرو برایشان رویایی است دست‌یافتنی! به نظر می‌رسید، رو به تفریح آوردند هم از آن رو که درگذشته کمتر مجالی برای ابرازش می‌یافتند از باب نداشتن امکان مالی و هم اینکه دمی از فشار کاری و روانی اجتماعی که به سمت ماشینیسم حرکت می‌کند، فراری شوند. بنابراین روند تولید روزافزون خودرو و خریدهای مردم و به مسافرت رفتن با شدت ادامه یافت و از آنجایی که هماهنگی بین جامعه ایرانی امر مذمومی است و همچنان که مخابرات، آب و فاضلاب و شهرداری هر یک به نوبت به کندن خیابان‌ها می‌پردازند بنابراین کارخانجات تولید خودرو نیز لزومی نمی‌بینند تا میزان تولید خود را با کشش و امکانات راه‌ها و شهرها تطبیق دهند. آمار تصادفات و مرگ‌و میر پیامد چنین رونقی در صنعت آنان است.

دولت با تمامی تلاشی که برای کنترل وضعیت نابسامان ترافیکی در کشور داشته است اما همچنان در فاصله بعیدی از تمایلات مردم به راهسازی ادامه می‌دهد. در عقب ماندن طرح توسعه راه‌ها و امکانات ملی برای امنیت جاده‌ها همین بس که اخیراً اعلام شد با وجود گذشت دهه‌ای از آغاز به ساخت بزرگراه تهران - شمال و هزینه ۵۰ میلیارد تومانی برای آن هنوز بایستی چیزی در حدود ۹۵۰ میلیارد تومان به این طرح ملی تزریق کرد. در این مسیر دولت علاوه بر کمبود منابع مالی و نبود مدیریت صحیح و دست و پنجه نرم کردن با انواع رانت‌ها و سوءاستفاده‌ها با یک مشکل طبیعی نیز روبه‌رو است. اصولاً ایران سرزمینی کوهستانی و با طبیعتی پرفراز و نشیب است و ساختن جاده در دل کوهستان‌های البرز و زاگرس و در میان کویر سوزان توانی فراتر از استاندارد جهانی را طلب می‌کند. از طرفی نبود فرهنگ ترافیک در بین ایرانیان که از سوی پلیس دلیل اصلی تصادفات مرگبار عنوان می‌شود، همگی دست به دست هم داده‌اند تا چشم‌انداز پیش‌رو اندکی یاس‌آور جلوه کند. به نظر می‌رسد در این وانفسا این خوره سفر کردن و اشتهای سیری‌ناپذیر ایرانیان به تفریحات به ویژه در میان طبقه متوسط نوظهور - که روز به روز فربه‌تر می‌شود- است که وضعیت را بغرنج‌تر می‌کند. اگر در اوج شکوه صفویه در دوره شاه‌عباس اول، برای تجارت کالا در جای‌جای ایران کاروانسراهای امنی برپا می‌شد و کاروان‌ها به تجارت و رونق اقتصادی کشورمان به کمک امکانات زیربنایی محکم آن دوره کمک می‌کردند، هم‌اکنون تمامی توش و توان حکومت در این جهت هزینه می‌شد که مجتمع‌های گردشگری میان‌راهی احداث کند تا هموطنانی که بدون ملاحظه وضعیت جاده‌ها خود و خانواده را به امید دولت به بیابان‌ها می‌کشانند، در امان باشند.

به هر حال در پی هر اتفاقی حتی اگر از سر بی‌مبالاتی خودمان باشد این دیوار کوتاه دولت و حکومت است که باید پاسخگو باشند. عملکرد دولت در ایجاد مجتمع‌های میان‌راهی که به گفته معاون گردشگری سازمان میراث فرهنگی هم‌اکنون حدود ۱۰۰ واحد از آنان دایر است و ۲۰۰ واحد دیگر در راه، هرچند در حوزه میراث فرهنگی و بحث توریسم قابل توجیه است اما باید پذیرفت برای مردمی که در مسافرت با خود خشکبار و مواد اولیه به علاوه چادر و پتو حمل می‌کنند، صحبت از توریسم و گردشگری چندان جایی ندارد.

به نظر می‌رسد که باید قدردان تلاش‌های دولتی در این زمینه بود. هرچند تقدیر از دولت چندان پدیده مورد قبولی در فرهنگ ما نیست اما مردمان ایران اگر کمی منصف باشند در مواقعی بایستی مقداری از توقعات بی‌پایانشان بکاهند. حال که فرهنگ رانندگی خود را اصلاح نمی‌کنیم و به مد مسافرت نیز دچار شده‌ایم حداقل قدردان مسئولینی باشیم که برایمان راه می‌سازند و امنیت جاده‌ها را در حد توان برعهده می‌گیرند در حالی که در این دنیای رقابتی که با قانون جنگل اداره می‌شود، هزار دل‌مشغولی دیگر نیز دارند.