



معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک

ملاحظات اجتماعی طرح ترافیک جدید

مطالعه ابعاد اجتماعی پروژه‌های شهری و به‌ویژه اقداماتی که بر زندگی‌بخش قابل‌توجهی از شهروندان اثرگذار است، از جمله مقدمه‌های ضروری است که می‌تواند به تسهیل اقدام و تضمین موفقیت پروژه‌ها بیانجامد. تغییر شیوه اجرای طرح ترافیک نیز از جمله طرح‌های شهرداری در دوره مدیریت جدید است که بر گروه‌های زیادی از ساکنان و عابران در سطح تهران اثرگذار است و ذینفعان گسترده‌ای خواهد داشت. درعین حال اهدافی که برای این طرح در نظر گرفته شده، دارای ابعاد گسترده‌ای است که نیاز به تشریح و تبیین و به‌نوعی درگیر کردن افکار همگانی دارد.

در گزارش حاضر، ابتدا خلاصه‌ای از مهم‌ترین اثرات اجتماعی قابل‌پیش‌بینی نسبت به طرح ترافیک جدید ذکر شده است و سپس در پیوست‌ها، ضمن اشاره‌ای به ابعاد نظری موضوع، چالش‌ها و راهکارهای اجتماعی نسبت به مبحث ترافیک ذکر شده است. در ادامه به ۱۰ چالش اجتماعی طرح ترافیک فعلی اشاره شده و نهایتاً پاسخی برای چند پرسش مطرح‌شده در باب جنبه‌های اجتماعی شیوه جدید اجرای طرح ترافیک فهرست شده است.

تهیه‌کنندگان این گزارش پیشنهاد می‌کنند که همزمان با آغاز اجرای این طرح و دراثناي آن، مطالعه «ارزیابی تأثیر اجتماعی» طرح ترافیک جدید انجام شود و نتایج آن به‌طور مستمر در شیوه اجرای طرح و پیشبرد اهداف آن لحاظ شود.

اثرات اجتماعی طرح ترافیک جدید

اجرای طرح ترافیک به شیوه جدید، اثرات متفاوتی بر جنبه‌های مختلف حیات اجتماعی شهروندان خواهد داشت. در ادامه، هفت پیامد مهم تغییر شیوه اجرای طرح ترافیک بیان شده است:

۱. مشارکت در کاهش آلودگی هوا

صورت مسئله: کاهش آلودگی هوا علاوه بر تأمین منابع مالی، تجهیزات زیرساختی و تصمیمات سیاستی؛ به مشارکت عمومی هم وابسته است؛ اما در تهران انگیزه مشارکت مردمی در این زمینه چندان بالا نیست.

تأثیر طرح جدید: طرح ترافیک جدید با در نظر گرفتن تخفیف بابت اخذ معاینه فنی برتر و استفاده از خودروهای پاک و نیز سوق دادن شهروندان به سمت استفاده از حمل‌ونقل همگانی، آن‌ها را به سهیم شدن در کاهش آلودگی هوا ترغیب می‌کند.

۲. انحصار شکنی در دسترسی به فضای شهری

صورت مسئله: نزدیک به چهار دهه‌ای که طرح ترافیک به شیوه سنتی اجرا شده، دسترسی به محدوده مرکزی شهر در انحصار بخش کوچکی از جامعه شهرنشین قرار دارد.

تأثیر طرح جدید: یکی از جنبه‌های مهم حق بر شهر، عمومی‌سازی فضاهای شهری است. در طرح ترافیک جدید، با ایجاد امکان دسترسی عادلانه‌تر به محدوده طرح، انحصار سابق برچیده می‌شود و شهر به فضایی برای همه شهروندان تبدیل خواهد شد.

۳. فساد زدایی از طریق شفافیت در نظام توزیع

صورت مسئله: نظام توزیع آرم‌های سالانه و کارت‌های شناور ورود به محدوده، سلیقه‌ای بوده و از ضابطه منطقی و شفافیت برخوردار نبوده است. گزارش موجهی از فهرست آرم‌ها و کارت‌های توزیع شده نیز ارائه نشده است.

تأثیر طرح جدید: حذف سهمیه‌ها و ایجاد قاعده مشخص و سنجش‌پذیر به جای صدور آرم و کارت برای افراد و نهادهای خاص بدون ضابطه مشخص، زمینه‌ساز برچیده شدن رانت و فساد موجود در نظام تخصیص مجوز طرح ترافیک خواهد شد.

۴. ترغیب شهروندان به قانون مداری

صورت مسئله: شکل کنونی اجرای طرح ترافیک و نبود تناسب بین مبلغ جریمه و هزینه خرید آرم، عملاً باعث ترغیب بخشی از شهروندان به قانون شکنی و ورود غیرمجاز به محدوده شده است.

تأثیر طرح جدید: در شرایطی که هزینه ورود قانونی به محدوده طرح، دو برابر جریمه ورود غیرقانونی بود، منافع شخصی عملاً در مقابل وظیفه شهروندی قرار می‌گرفت؛ اما در طرح جدید، با تسهیل شرایط برای شهروند قانون‌مند و هم‌زمان سختگیری بیشتر بر ناقضان قانون، عموم مردم به مراعات قانون ترغیب می‌شوند.

۵. رفع احساس تبعیض در جامعه

صورت مسئله: دسترسی اقلیتی محدود به آرم طرح ترافیک به واسطه روابط و امتیازات خاص، باعث بروز حس بی‌عدالتی و تبعیض در جامعه شده است.

تأثیر طرح جدید: مشاهده این که مدیران شهرداری و مسئولان دولتی نیز همانند عموم مردم باید برای استفاده از خودروهای شخصی عوارض بپردازند و همه تابع ضوابط مشخص و روشنی هستند، به کاهش احساس تبعیض در جامعه می‌انجامد.

۶. کاهش تنش‌های اجتماعی ناشی از ترافیک

صورت مسئله: مطالعات متعدد اجتماعی نشان می‌دهد که تشدید ترافیک و اتلاف وقت شهروندان در معابر شهری، از عوامل مهم اثرگذار بر کاهش آستانه تحمل و افزایش منازعات اجتماعی است.

تأثیر طرح جدید: طبق برآوردها، طرح جدید باعث روان‌سازی و مهار ترافیک به‌ویژه در ساعات اوج تردد می‌شود. این تغییر، به‌واسطه کاهش خستگی و اتلاف وقت، باعث افزایش تحمل و تعامل و در نتیجه کاهش تنش در جامعه خواهد شد.

۷. زمینه‌سازی برای مهاجرت معکوس به محدوده مرکزی شهر

صورت مسئله: محدودیت‌های فراوان جهت دسترسی به مرکز شهر باعث کاهش تدریجی میزان سکونت در محدوده شده و سبب ناامنی، شب‌مردگی و کاهش نشاط اجتماعی در محدوده‌های مرکزی شهر شده است.

تأثیر طرح جدید: ساکنان محدوده در طرح جدید می‌توانند قبل از ساعت ۸:۳۰ صبح از محدوده خارج شوند و بعد از ساعت ۱۷ به محدوده بازگردند و هیچ عوارضی پرداخت نکنند. ضمن اینکه با تعطیلی طرح در روزهای پنجشنبه می‌توان به افزایش سرزندگی اجتماعی در محدوده امیدوار بود. در نهایت؛ همگانی شدن دسترسی به محدوده، می‌تواند به تدریج زمینه‌ساز توقف مهاجرت ساکنان به نقاط پیرامونی شود و زیست اجتماعی را به مرکز شهر بازگرداند.

پیوست یک - ابعاد نظری جامعه‌شناسی ترافیک

جامعه عرصه شکل‌گیری زندگی و محل تعامل مردم باهم است. این عرصه محل صورت‌بندی کنش‌های اجتماعی و حیات اجتماعی است. هر واقعیت اجتماعی می‌تواند مبنای تحلیل و بررسی جامعه‌شناختی قرار گیرد. حمل‌ونقل و ترافیک نیز از این قاعده مستثنا نیست. حمل‌ونقل و ترافیک پدیده‌هایی هستند که متأثر از روابط و تعاملات انسانی در بستر شهر شکل می‌گیرند. از این رو؛ بدون رویکرد اجتماعی، این پدیده‌ها را نمی‌توان به‌درستی فهم نمود یا دست‌کم با غفلت از جنبه اجتماعی این پدیده‌ها دچار فهم ناقص نسبت به آن‌ها می‌شویم که به تبع آن آسودگی خاطر شهروندان مهیا نخواهد شد. حیات آدمی در شهرهای امروزی پدیده‌های نوینی به وجود آورده که حمل‌ونقل و ترافیک از این دست پدیده‌ها هستند. به فراخور پیچیدگی‌های زندگی بشر و خردتر شدن جنبه‌های زندگی اجتماعی، پدیده‌های اجتماعی نیز پیچیده‌تر شده‌اند و بهزیستی انسان بدون درک پیچیدگی پدیده‌ها به زندگی در کلاف سردرگمی می‌ماند که موجبات نارضایتی فردی و اجتماعی کنشگران را مهیا می‌کند. حمل‌ونقل و ترافیک گاهی چنان شبکه‌های تعاملی کنشگران را درگیر خود می‌کنند که از آن‌ها می‌توان به‌عنوان یک آسیب اجتماعی و در سطحی بالاتر یک مسئله اجتماعی یاد کرد و آنگاه که عاملی برای آلودگی غیرمعارف شهر می‌شوند و جان هزاران کنشگر و همچنین طبیعت را در معرض خطر نابودی قرار می‌دهند درواقع تبدیل به بحران اجتماعی شده‌اند. از این رو این پدیده‌ها پیش از آنکه پدیده‌هایی مهندسی باشند اجتماعی هستند و راهکار برون‌رفت از وضعیت ناهنجار آن‌ها نیز در وهله اول اجتماعی است.

زندگی اجتماعی انسان، تحت حاکمیت قواعد و هنجارهای اجتماعی است. هنجارها و قواعدی که در رفتارها از آن‌ها پیروی می‌شود، به زندگی اجتماعی خصلتی منظم و قابل پیش‌بینی می‌بخشد (گیدنز، ۱۹۸۶). انعکاس این نظم در رفتار ترافیکی مردم قابل مشاهده است. درواقع میان رفتار ترافیکی و قواعد اجتماعی حاکم بر جامعه، کنشی دوسویه وجود دارد که بررسی متقابل این دو، جهت حل مسئله ترافیک امری ضروری است.

حضور خودرو در زندگی انسان‌ها امری اجتناب‌ناپذیر و حذف آن غیرممکن است. از طرفی استفاده ناصحیح از این دستاورد تمدنی موجب شده است که این وسیله به یکی از عوامل اصلی مرگ‌ومیر انسان‌ها تبدیل شود. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که تصادفات و سوانح ترافیکی تا سال ۲۰۲۰ میلادی به سومین عامل مرگ‌ومیر انسان‌ها تبدیل شود (فلاحی پیروز و دیگران، ۱۳۹۵: ۴۹-۳۷).

ترافیک به مثابه غیر دموکراتیک‌ترین پدیده شهری که با انبوهی از خودخواهی‌ها، حق‌کشی‌ها، ریاکاری‌ها، قانون‌گریزی‌ها، خودشیفتگی‌ها، فردیت زدگی‌ها و... درآمیخته، اگرچه به یک معنا بر رو شدن دست ما و برملا شدن امر واقع غیرقابل بیان (The real) زیست ما در روزگار فقدان سیاست دلالت دارد در مقیاسی بزرگ‌تر نیز می‌توان دید که برخورد انسان‌ها در شبکه راه‌های ارتباطی و کریدورهای درون‌شهری با یکدیگر نشان از گونه‌ای واپس ماندگی فرهنگی دارد و گویای ناهمخوانی و بی‌توازی میان سطوح مادی و معنوی فرهنگ در یک جامعه در حال گذار است (ربانی و دیگران، ۱۳۸۶: ۲۵۳).

جامعه‌شناسان تا اندازه زیادی نسبت به مهندسان، تمایزهای آشکاری میان مقاصد رفتار انسان‌ها و نتایج ناخواسته‌ای که رفتارمان به بار می‌آورد قائل می‌شوند. ممکن است مقاصدی که برای رسیدن به آن‌ها فعالیت می‌کنیم با نتایجی که به وجود می‌آیند تفاوت فراوانی داشته باشند. ما از این راه می‌توانیم چیزهای زیادی درباره رفتارهای عقلانی و حساب‌شده انسان‌ها، جوامع و فرهنگ آن‌ها بفهمیم. به این معنا که فرهنگ و الگوهای رفتار اجتماعی می‌توانند تا اندازه زیادی؛ طرح‌های دقیق، عقلانی و کارآمد مهندسان ترافیک را تحت تأثیر خود قرار دهند.

برخی جامعه‌شناسان بر این باورند که امور انسانی بیشتر با کنش‌های غیرمنطقی و نامعقول هدایت می‌شوند و نه با کنش‌های منطقی و عقلانی، یعنی آنچه مهندسان می‌اندیشند و عمل می‌کنند. با این وصف انسان‌ها غالباً گرایش به منطقی جلوه دادن رفتارشان دارند. بنابراین برای رسیدن به درکی از رفتارهای ترافیکی مردم، لزوماً همیشه طراح و مهندس زبردستی بودن کافی نیست، بلکه برخی مواقع برعکس، عامی بودن کارآمدتر است. ساده‌ترین استدلال این گزارش آن است که طرح‌های ترافیکی ارائه‌شده از سوی مهندسان قرار است برای افراد عامی، معمولی و غیر آموزش‌دیده به اجرا گذارده شود و نه برای مهندسان و افراد آموزش‌دیده. از این رو برای فهم میزان سادگی و پیچیدگی طرح‌های ترافیکی بایستی یک مهندس خود را به جای افراد عادی جامعه (که قرار است طرح برای آن‌ها به اجرا گذاشته شود) قرار داده، زوایای آشکار و پنهان طرح را از چشمان آن‌ها ببیند (عبدالرحمانی و دیگران، ۱۳۸۹: ۱۲۶-۱۰۱).

مقوله ترافیک یک موضوع چندوجهی است و عرصه‌های مختلف فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی زندگی انسان را شامل می‌شود. به همین دلیل می‌توان با تخصص‌ها و نگاه‌های متفاوتی به آن نگریست و عوارض آن را تحلیل کرد (بهرامی و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۲۶).

به لحاظ نظری مهم‌ترین کار جامعه‌شناسی ترافیک، بررسی و تبیین ترافیک در سه سطح کلان، میانه (برد متوسط) و خرد است. جابجایی و ترافیک به‌عنوان «نهادی اجتماعی» موضوع محوری جامعه‌شناسی کلان است که ابعاد گوناگون سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی آن و نیز ارتباط متقابل آن با سایر نهادهای اجتماعی بررسی می‌شود. هر جامعه‌شناسی که بخواهد نهاد اجتماعی جابجایی و ترافیک را در این سطح و آن ابعاد مورد بررسی قرار دهد، ناگزیر از مطالعه روابط درون و برون نهادی و نیز تأثیرات و تأثرات این نهادها و سازمان‌های ذیل این نهادها بر نهاد ترافیک و سازمان‌هایش است. او همچنین بایستی در خصوص کارکردهای گوناگون سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نهاد ترافیک و سازمان‌هایش سخن گوید (عبدالرحمانی، ۱۳۸۸: ۶۹).

گمان نمی‌رود اگر جامعه‌شناسی بخواهد در باب نهاد و سازمان‌های ترافیکی (مانند سازمان پلیس) سخن گوید؛ هیچ زمان، مکان و فضایی (جاده، خیابان، کوچه، میدان، پارک، بزرگراه، درون خانه و اتومبیل و غیره) را بیابد که خالی از حرکت و جابجایی باشد. از این رو به جرئت می‌توان ادعا کرد که تحرک و دگرگونی‌های عمیقی که در امر جابجایی و حمل و نقل روی داده و یکی از بزرگ‌ترین و مؤثرترین تغییرات علمی و فناوری قرون اخیر محسوب می‌شود، موضوع جامعه‌شناسی ترافیک است (آرنولد، ۱۳۷۴: ۷۲).

پیوست دو - چالش‌ها و راهکارهای اجتماعی در مبحث ترافیک

پیش از اعمال سیاست‌های جدید ترافیکی، اعمال سیاست‌های اجتماعی جهت هماهنگی میان بخش فنی و مهندسی موضوع با بخش اجتماعی آن ضرورت دارد. در جدول مربوط به نقد و بررسی اجتماعی طرح جدید به مسائلی پرداخته می‌شود که مباحث زیر در ارتباط با آن قرار دارد و برای روشن تر شدن زوایای مختلف اجتماعی طرح جدید ضروری به نظر می‌رسد.

مهاجرت درون شهری و بین شهری: از جمله مسائل اجتماعی که ساختار و قواعد اجتماعی را دچار بی‌ثباتی می‌کند مهاجرت است. بی‌ثباتی به همراه خود کاهش اعتماد و سرمایه اجتماعی را در پی دارد. برای مهار مهاجرت، افزایش کیفیت رفاهی و اجتماعی در مبدأ ضرورت دارد. در شهرهای کوچک سطح پایین امکانات رفاهی و جذابیت‌های فرهنگی سبب افزایش مهاجرت جمعیت به سمت کلان‌شهر تهران شده است. عمده مهاجرین بنا به اهداف اقتصادی و فرهنگی در مناطق مرکزی شهر استقرار می‌یابند که این مسئله سبب برهم خوردن ساختار سنتی محلات مرکزی شهر می‌شود. برهم خوردن استمرار فرهنگی در محلات مرکزی، عاملی برای مهاجرت ساکنین بومی محلات به نقاط دیگر شهر می‌شود که این مسئله سبب تشدید ناهنجاری‌های اجتماعی می‌شود.

از طرفی محله‌های مرکزی شهر از نظر مبلمان شهری و کنترل اجتماعی سنتی، برای نسل‌های جدید جذابیت زیادی ندارد. این مسئله سبب مهاجرت به محله‌های نوین می‌شود که عاملی جهت پس افتادن محله‌های مرکزی است که با ناهنجاری‌ها و بزهکاری‌های اجتماعی همراه می‌شود و البته در مقصد مهاجرتی نیز هنجارشکنی به وجود می‌آید.

خودروهای تک‌سرنشین: کاهش سرمایه اجتماعی متأثر از کاهش اعتماد و امنیت اجتماعی، سبب شده تا کنشگران به جای استفاده از حمل‌ونقل همگانی و پیاده‌روی ترجیح دهند که از خودروی شخصی استفاده کنند. آمار بالای مزاحمت‌های خیابانی بخصوص برای بانوان، کیف‌قاپی، نزاع و ... عواملی‌اند که سوق یافتن کنشگران را به سمت استفاده از خودروی شخصی توجیه می‌کند.

کاهش سرمایه اجتماعی، میل به انزوا و فردگرایی را در شهروندان افزایش می‌دهد. شهروندان حضور دیگران در کنار خود را حین استفاده از وسایل حمل‌ونقل همگانی آن‌هم با فشردگی جمعیتی که وجود دارد، بر نمی‌تابند. کافی است به رفتار کنشگران در داخل مترو و اتوبوس توجه شود. تلاش کنشگران برای نشستن بر روی صندلی‌هایی که امکان هم‌نشینی جمعی کمتری دارند قابل مشاهده است. قابل استنباط است که این کنشگران نیز به محض توانایی استفاده از خودروی شخصی، از

وسایل حمل و نقل همگانی صرف نظر می کنند. در واقع بسیاری از کنشگران نیز بنا به دلایل گوناگونی مانند عدم بضاعت مالی، طرح ترافیک و زوج و فرد و ... مجبور به استفاده از وسایل حمل و نقل همگانی شده اند. این گونه است که متوجه می شویم طرح های خودرو محور شهری قابلیت اشباع ندارند. لازم به ذکر است که کاهش سرمایه اجتماعی سبب استفاده بیشتر از خودروی شخصی می شود که این مسئله آلودگی بیشتر هوا را در پی دارد و نتیجه آن کاهش پیاده روی است.

جامعه مدنی ضعیف و عدم حمایت ساختاری از آن، میل به انشقاق را در تعاملات اجتماعی کنشگران سبب می شود. بر بستره لرزان جامعه مدنی، کنشگران در نهایت به سمت سنت های امنیت بخش سوق می یابند. این رویکرد در رفتار ترافیکی مردم نیز قابل مشاهده است. اینکه شهروندان با شهر به عنوان بستر روابط نوین اجتماعی، احساس خودی بودن و همگرایی نمی کنند و آن را خانه خود نمی دانند ناظر به مدعای بیان شده است.

فرهنگ همیاری ترافیکی: عدم وجود گذشت در حین رانندگی مرتبط با همبستگی پایین اجتماعی است. خیر و منفعت اجتماعی زمانی که جنبه صرفاً شخصی دارد، زندگی تبدیل به عرصه نزاع عمومی برای غلبه و بقا می شود. گاهی در سطح شهر شاهد پرخاشگری، توهین و نزاع هستیم. بوق های ممتد، سبقت گرفتن، رقابت طلبی؛ همه و همه مصداق کاهش یا پایین بودن همبستگی اجتماعی است که می توان از آن به پایین بودن سرمایه اجتماعی نیز یاد کرد. کنش اجتماعی در سطح شهر منطبق بر الگوی برد- باخت شده است و هیچ کنشگری تمایل به شکست ندارد. شهر میدان مبارزه و سلول انفرادی شهروندان شده است. فداکاری و ایثار، کنشگران را با برچسب ساده لوحی مواجه می کند. این سطح از خودخواهی نشان دهنده عدم صورت بندی مناسب شهر در معنای نوین خود است. از یک سو جامعه سنتی با همبستگی مکانیکی وجود ندارد و از سوی دیگر جامعه مدرن مبتنی بر همبستگی ارگانیکی شکل نگرفته است. از این روی کنشگران در گذار از میان دو نوع همبستگی ذکر شده، بلا تکلیف به امیال شخصی خود گرایش می یابند. ما نه در روستا با سطح بالای تعاملات رودررو، عاطفی با کنترل اجتماعی مستقیم، زندگی می کنیم و نه در شهر با ارتباطات ضابطه محور و تخصصی، بلکه در خود و برای خود زندگی می کنیم.

قانون گریزی: با توجه به درهم تنیدگی حوزه های مختلف اجتماعی، این مبحث مرتبط با مباحث پیشین است. اساساً زمانی کنشگران، قانون گریز می شوند که باور خود را نسبت به قوانین از دست داده باشند. در واقع قوانین را بر طرف کننده نیازهای خود نمی دانند و جنبه عدالت محور بودن آن را محل بحث می دانند.

کنشگران را نباید عناصری بی‌روح و بدون قدرت تفسیرگری تعریف کرد. آنان وضعیت‌های مختلف اجتماعی را در ذهن خود بررسی می‌کنند و نسبت به قوانین با رویکردی تفسیرگرایانه، کنش دارند. اگر قوانین و مقررات ترافیکی تسهیل‌کننده تعاملات اجتماعی کنشگران اجتماعی نباشند یا اینکه برای کنشگران به‌درستی تئوریزه نشوند یا رویکرد اعمال قانون جهت کسب درآمد بیشتر باشد و یا قوانین و مقررات به‌صورت سلیقه‌ای اعمال شوند، گریزی از قانون‌گریزی شهروندان نخواهد بود.

پرستیژ گرایی: زمانی که بحث پرستیژ به میان می‌آید ذهن به سمت مباحث فرهنگی سوق می‌یابد. کارکرد اصلی خودرو نقل و انتقال در ابعاد مختلف است. این کارکرد زمانی که زیر تأثیر نمایش خودرو جهت کسب وجهه اجتماعی قرار می‌گیرد دچار کژ کارکرد شده است. چرایی افزایش کژ کارکرد نسبت به خودرو به کمبود در دیگر حوزه‌های اجتماعی برمی‌گردد. کاهش عرصه‌های بروز و نمود اجتماعی و تکثر فرهنگی سبب سر ریز شدن خواست‌ها و نیازها به دیگر عرصه‌ها می‌شود. جنون سرعت، کورس ماشین‌های مدل‌بالا، تک‌سرنشینی با خودروهای شاسی‌بلند و گران‌قیمت، همه و همه از محدودیت‌های اجتماعی- فرهنگی جامعه نشأت می‌گیرد که عوارض آن را در رفتار و فرهنگ ترافیک و حمل‌ونقل شهروندان، می‌توان مشاهده کرد.

ترافیک چنان تبی است که بر پیکره شهر نمود می‌یابد. ریشه تب را باید در عوارض درونی پیکره جستجو کرد نه اینکه پیکره را جهت ملتهب و تبارتر شدن آماده کرد. تسهیل شهر خودرو محور و کنترل سرمایه‌دارانه شهر، مسئله ترافیک را نه که حل نمی‌کند بلکه تب‌وتاب کنشگران را برای استفاده از خودروی شخصی و نمایش در عرصه شهر افزایش می‌دهد. مدیریت شهر با رویکرد سرمایه‌دارانه تقلیل امر اجتماعی به امر اقتصادی است. خودرو، کالای لوکس نیست، بلکه ابزاری برای جابجایی است. علاوه بر کار فرهنگی جهت تغییر رویکرد کنشگران به خودرو، دیگر حوزه‌های اجتماعی را نیز باید مورد توجه قرارداد.

• راهکارها در نسبت با مهاجرت درون شهری و بین شهری

- افزایش امکانات رفاهی و تفریحی مانند ایجاد ورزشگاه و پارک در مبدأ؛
- افزایش جذابیت فرهنگی مانند ایجاد موزه و سینما در مبدأ؛
- افزایش امکان اشتغال در مبدأ؛
- تغییر فضای کالبدی شهر مبدأ.

• راهکارها در نسبت با تک‌سر نشین گرایی

- جهت حفظ امنیت و نظم اجتماعی تلاش بیشتری صورت گیرد؛
- نسبت به بانوان و وضعیت شخصی آنان تساهل بیشتری لحاظ شود؛
- افزایش فضای گفت‌وگو همگانی برای مردم؛
- تقویت شورایی‌ها با طرح‌هایی که سبب پررنگ‌تر شدن نقش مدیریتی مردم شود.

• راهکارها در نسبت با عدم همیاری ترافیکی

- افزایش کار فرهنگی جهت همگرایی بیشتر مردم حین تعاملات ترافیکی؛
- افزایش کمی و کیفی حمل‌ونقل همگانی؛
- افزایش هزینه استفاده از خودروی شخصی با لحاظ اقساط فرودست؛
- اعمال سیاست‌های شهروند محور، در سطح مدیریتی.

• راهکارها در نسبت با قانون‌گریزی

- بازنگری در قوانین و مقررات ترافیکی و تلاش جهت همگن‌تر کردن آن‌ها با نیازهای نوین شهروندان؛
- مشارکت دادن مردم در اعمال سیاست‌های ترافیکی؛
- عدم اعمال سلیقه‌گرایی در مدیریت ترافیک؛
- توجه مناسب فرهنگی قوانین و مقررات ترافیکی.

• راهکارها در نسبت با پرستیژ گرایی

- ایجاد عرصه‌هایی در سطح شهر برای تخلیه هیجانی؛
- عدم بکارگیری قوانین و مقرراتی که رویکرد سرمایه‌دارانه دارند؛
- تهیه سرفصل‌های آموزشی و تربیتی مناسب برای اقساط سنی مختلف نسبت به حمل‌ونقل و ترافیک.

پیوست سه - چالش‌های اجتماعی طرح ترافیک فعلی

۱. بی‌توجهی به معضل آلودگی هوا

پیامد اجتماعی	شرح چالش
آلودگی هوا در سطح و نوع تعاملات اجتماعی شهروندان تأثیرگذار است. کلافگی حاصل از آلودگی و امراض مختلف و در بدترین حالت مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا در بستر جامعه رخ می‌دهد؛ و آنچه در جامعه رخ می‌دهد بر روابط شهروندان تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم دارد. خشونت‌طلبی، انزوا در منزل و خودرو، تغییر محل زندگی و بسیاری دیگر از کنش‌ها در ربط مستقیم با آلودگی هوا قرار دارد.	در طرح ترافیک فعلی، شاخص‌های مرتبط با آلودگی در میزان و شرایط ورود خودروها به محدوده در نظر گرفته نشده است.

۲. عدم کنترل و روان‌سازی ترافیک

پیامد اجتماعی	شرح چالش
اتلاف وقت در ترافیک سبب کاهش زمان مفید در طول زندگی می‌شود. بخشی از نواحی خیابانی تحت تأثیر کلافگی حاصل از ترافیک است. از این نظر ترافیک سنگین سبب مشکلات عصبی می‌شود و بر تعاملات اجتماعی مردم تأثیر می‌گذارد. معمولاً در دو اوج صبح و عصر حجم ترافیک سنگین است و در این دو زمان، شهروندان به ترتیب به محل کار و منزل می‌روند. ترافیک سنگین موجب کج خلقی در محل کار و محیط خانوادگی می‌شود که به پیروی از آن، تعاملات اجتماعی را متأثر از خود می‌کند.	مهم‌ترین هدف از اجرای محدودیت‌هایی همچون طرح ترافیک، مدیریت و روان‌سازی ترافیک در سطح معابر شهر است؛ اما طرح فعلی در پیگیری این هدف، موفق نبوده و انگیزه کافی برای شهروندان جهت تغییر سفرهایشان به سمت ساعات غیر اوج ایجاد نمی‌کند.

۳. ناعادلانه بودن توزیع مجوز

پیامد اجتماعی	شرح چالش
<p>این نقیصه در تقابل مستقیم با عدالت اجتماعی قرار دارد. اینکه شهروندان احساس تبعیض در توزیع خدمات شهری نداشته باشند، موضوع بسیار پراهمیتی است که غفلت از آن سبب پایین آمدن سرمایه اجتماعی می‌شود. قانون‌گریزی نیز از تبعات احساس تبعیض و عدم عدالت اجتماعی است. در سطحی فراتر احساس تبعیض در توزیع خدمات شهری جایگاه نظام سیاسی را نزد مردم تنزل می‌دهد.</p>	<p>در توزیع و فروش مجوز طرح ترافیک سالانه، تبعیض‌ها و نابرابری‌های مشهودی وجود دارد. شیوه توزیع سنتی مجوزها مبتنی بر رابطه و تخصیص آن به برخی ادارات و نهادها و اشخاص به نحوی است که می‌توان به‌وضوح ناعادلانه بودن آن را مشاهده کرد. هیچ معیار منطقی و مدونی به‌جز سابقه قبلی و دسته‌بندی‌های کلی برای توزیع مجوزهای طرح ترافیک وجود ندارد و این کار تا حد زیادی به‌صورت سلیقه‌ای و بدون رعایت موازین قابل‌سنجش و سازمان‌ها صورت می‌گیرد. نتیجه این شده که عده‌ای - که لزوماً محق و مستحق هم نیستند - به‌رایگان یا با هزینه بسیار اندک مجازند در تمام‌روزهای سال، در هر ساعتی که خواستند به محدوده وارد شوند، اما عموم مردم یا غالباً از ورود مجاز به محدوده طرح محروم هستند و یا باید باقیمت چند برابر سهمیه‌ای‌ها، به‌صورت روزانه طرح بخرند.</p>

۴. شب‌مردگی و خالی از سکنه شدن مرکز تهران

پیامد اجتماعی	شرح چالش
<p>از تبعات طرح فعلی محدودیت تردد خودرو در مرکز شهر است که موجب کاهش تراکم جمعیت مسکونی در محدوده طرح شده است. کاهش جمعیت ساکن، پدیده شب‌مردگی در مرکز شهر را تشدید کرده است و این محدوده را خاستگاه معتادان متجاهر نموده که بالتبع سبب افزایش ناامنی اجتماعی و بزهکاری در این محدوده می‌شود.</p>	<p>به دلیل اجرای طرح ترافیک در محدوده مرکزی شهر، انگیزه ادامه سکونت در این منطقه کاهش یافته است. به همین خاطر، پس از ساعات اداری و تعطیل شدن بازار و راسته‌های تجاری فعال در محدوده، زندگی در این منطقه به حالت نیمه تعطیل درآمده و این موضوع تبعات اجتماعی و اقتصادی منفی برای شهر ایجاد کرده است.</p>

۵. سوق یافتن مردم به سمت نقض قانون

شرح چالش	پیامد اجتماعی
با توجه به این که طرح فعلی اکثریت شهروندان را از ورود به محدوده منع کرده است و از سویی قیمت خرید طرح ترافیک روزانه ۴۰ هزار تومان و میزان جریمه ورود به محدوده طرح نسبتاً پایین است، نتیجه این شده که برای عموم شهروندان، جریمه شدن و قانون شکنی به صرفه تر از خرید مجوز طرح باشد.	گرایش به نقض قانون تحت تأثیر سیاست گذاری های اجتماعی است. عدم تناسب میان قیمت طرح و مبلغ جریمه برای ورود غیرقانونی به محدوده طرح، سبب شده تا شهروندان در برآورد اقتصادی و اجتماعی خود، جریمه را به صرفه تر از خرید طرح بدانند. لذا این مسئله از سیاست گذاری غلط اجتماعی طرح منتج شده که بازنگری در آن ضرورت دارد.

۶. محرومیت از تردد برای ساکنان محدوده طرح

شرح چالش	پیامد اجتماعی
در طرح فعلی، اکثر ساکنان محدوده طرح نه تنها امکان تردد ندارند، بلکه امکان خروج از این منطقه را هم ندارند و در صورت کوچک ترین تحرکی، جریمه می شوند.	انزوای اجتماعی از تبعات این مسئله در طرح فعلی است. پس افتادگی فرهنگی مناطق مرکزی شهری نسبت به دیگر مناطق عاملی برای نزاع و بزهکاری اجتماعی است. مفهوم شهروندی در نسبت با کلیت شهر معنا می یابد. انزوای اجتماعی برخی از مناطق، مفهوم شهروندی را دچار گسست کرده که این امر به ناامنی و کاهش اعتماد و سرمایه اجتماعی منجر می شود.

۷. ناسازگاری با تجربه جهانی درباره تعطیلی دو روزه محدودیت های طرح

شرح چالش	پیامد اجتماعی
برخلاف اکثر کشورهای جهان که طرح ترافیک در دو روز از هفته (غالباً شنبه و یکشنبه) اجرا نمی شود، در ایران غیر از روزهای جمعه، در ساعات اداری هیچ امکانی برای ورود شهروندان به داخل محدوده وجود ندارد و حتی در روزهای پنجشنبه هم طرح تا ساعت ۱۳ اجرا می شود که باعث ترافیک شدید در ساعات بعدازظهر روزهای پنجشنبه شده است.	بیشتر خانواده های ایرانی پنجشنبه ها را به خرید، دیدوبازدید و رفتن به گورستان و تفریح می گذرانند. این سنت ها در سال های اخیر با قرار گرفتن پنجشنبه ها به عنوان روز تعطیل، قوی تر شده است. برداشتن طرح در روز پنجشنبه سبب افزایش تعاملات اجتماعی و هم چنین سرمایه اجتماعی می شود. کشورهای توسعه یافته از این نظر الگوی مناسبی به نظر می رسند.

۸. نبود اولویت مؤثر برای خودروهای پاک در طرح ترافیک فعلی

شرح چالش	پیامد اجتماعی
با توجه به معضل آلودگی هوا، یکی از سیاست‌های حاکمیتی، تشویق مردم به استفاده از خودروهای پاک (هیبریدی و برقی) و یا با آلودگی کمتر است؛ تا جایی که تعرفه واردات این خودروها کاهش یافته است؛ اما در شیوه اجرای فعلی طرح ترافیک، این سیاست به طور مؤثر لحاظ نشده است.	ترغیب مردم به استفاده از خودروهای پاک بخشی از سیاست‌گذاری اجتماعی در مدیریت شهری نسبت به حوزه حمل‌ونقل و ترافیک است که نباید از آن غافل بود. همان‌طور که در گزاره‌های قبلی بیان شد کاهش آلودگی هوا تأثیرات مثبت زیادی بر تعاملات اجتماعی دارد.

۹. بی‌نظمی و نبود شفافیت در فروش مجوز روزانه به شکل سنتی

شرح چالش	پیامد اجتماعی
متأسفانه بخش قابل‌توجهی از فروش روزانه مجوز طرح ترافیک، توسط کیوسک‌های روزنامه‌فروشی یا به صورت دستی در کنار اتوبان‌ها و خیابان‌ها انجام می‌شود که باعث کاهش شفافیت، بی‌نظمی و نبود امکان کنترل آنلاین شده است.	توسعه اجتماعی نامتوازن نظام اجتماعی را دچار بی‌تعادلی می‌کند. با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، طرح‌های مکمل نیز باید به‌روز شود. از طرفی شفافیت مکمل عدالت اجتماعی است که بدون آن عدالت اجتماعی تحقق نمی‌یابد. نظم و شفافیت در طرح‌های اجتماعی با استفاده از ظرفیت‌های نوین، سبب تنظیم فضای اجتماعی در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک می‌شود.

۱۰. تشویق به تردد بیشتر در محدوده طرح

شرح چالش	پیامد اجتماعی
افرادى که داراى سهمیه هستند، به دلیل داشتن مجوز سالانه، به تردد بیشتر در محدوده طرح ترغیب می‌شوند زیرا احساس می‌کنند که وجه آن را داده‌اند و اگر از آن استفاده نکنند، ضرر کرده‌اند. لذا عملاً فروش یک‌باره مجوز سالانه به معنای تشویق به تردد بیشتر در محدوده طرح است.	از تبعات منفی فروش سهمیه‌ای سالانه طرح فعلی، ترغیب صاحب سهمیه به استفاده از آن علی‌رغم ضرورت است. این مسئله نیز به سیاست‌گذاری ناکارآمد اجتماعی در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک برمی‌گردد. حذف سهمیه، با رویکرد عدالت محوری این مسئله را به صورت طبیعی از بین می‌برد؛ و سبب کاهش حجم ترافیک و در نتیجه کاهش میزان آلودگی هوا می‌شود.

دوگانه «توسعه حمل‌ونقل همگانی» و «کاهش حجم ترافیک و آلودگی هوا» از تبعات احتمالی طرح است. به‌طورکلی تلاش برای کاهش آلودگی هوا و روان کردن ترافیک، تلاش جهت ایجاد جامعه‌ای سالم‌تر و پایدارتر است.

پیوست چهار - چند پرسش اجتماعی درباره طرح ترافیک جدید

پرسش	پاسخ
آیا طرح جدید باعث مهاجرت از مناطق و کاهش هویت محله‌ای و در نتیجه افزایش ناامنی شهری نمی‌شود؟	آنچه سبب مهاجرت از محدوده مرکزی شهر شده در وهله اول به نظارت سنتی اجتماعی و کالبد شهری برمی‌گردد که برای نسل جدید جذابیت بالایی ندارد.
آیا طرح جدید سبب قشربندی اجتماعی ملموس در خیابان نمی‌شود؟	در حال حاضر نیز سقف فروش طرح ترافیک با مبلغ ۴۰ هزار تومان پر نمی‌شود. با توجه به اهمیت آلودگی هوا و تأثیرات منفی که بر سلامت شهروندان دارد، سوق یافتن آن‌ها به استفاده از خودروهای پاک امر مثبتی است. ضمن اینکه در حال حاضر اقشار برخوردار با خرید طرح و با خودروهای گران‌قیمت که آلاینده‌های بالای نیز تولید می‌کنند، وارد طرح می‌شوند.
آیا طرح جدید سبب افزایش احساس محرومیت نسبی در شهر نمی‌شود؟	همان‌طور که ذکر شد، در حال حاضر سقف فروش طرح ترافیک پر نمی‌شود. از طرفی امکان دسترسی با مبلغ پایین‌تر برای اقشار فرودست، بالاتر می‌رود و این موضوع کاهش احساس محرومیت را در پی دارد. با حذف سهمیه‌ها احساس محرومیت کاهش بیشتری می‌یابد.
آیا طرح جدید سبب کاهش استفاده از مراکز فرهنگی شهر نمی‌شود؟	با توجه به امکان دسترسی بیشتر با مبلغ پایین‌تر، منطقی است؛ استفاده از مراکز فرهنگی افزایش خواهد یافت.
آیا طرح جدید سبب تغییر در تقاضا و قیمت مسکن با توجه به میزان قیمت عوارض در محدوده نمی‌شود؟	جذابیت برای سرمایه‌گذاری در وهله اول با جذابیت فرهنگی و کالبدی برای نسل جدید مرتبط است. با تمهیداتی که برای ساکنین محدوده طرح در نظر گرفته شده است می‌توان به رونق بیشتر بازار املاک نیز امیدوار بود.
آیا طرح جدید عملکرد بازار تهران را متأثر از خود نمی‌کند؟ در واقع سبب برهم خوردن نظم فعلی نمی‌شود؟	مطمئناً در نظم فعلی تغییراتی ایجاد می‌شود. با توجه به رایگان شدن تردد در روزهای پنج‌شنبه، حجم ترافیک بعد از ظهرها به طول روز پنج‌شنبه توزیع می‌شود. از طرفی در طول روزهای هفته و در ساعات غیر اوج تردد به سمت بازار بیشتر می‌شود. در نتیجه بازار به احتمال زیاد رونق بیشتری می‌گیرد.

<p>حوزه‌های مختلف اجتماعی با هم در ارتباط هستند. ضریب پایین عوارض برای خودروهای دارای معاینه فنی برتر احتمالاً بر خودروسازی تأثیرگذار است. طرح جدید گرایش خودروسازها را برای افزایش کیفیت خودروها بالا می‌برد.</p>	<p>آیا طرح جدید صنعت و بازار خودروسازی را متأثر از خود نمی‌کند؟</p>
<p>با توجه به اینکه قیمت طرح در محدوده افزایش نمی‌یابد و کاهش نیز می‌یابد، لذا نمی‌توان انتظار افزایش موتورسیکلت را داشت و احتمال کاهش نیز وجود دارد.</p>	<p>آیا طرح جدید سبب افزایش تعداد موتورسیکلت‌ها نمی‌شود؟</p>
<p>با توجه مناسب طرح و مشارکت دادن مردم در آن، اعتماد اجتماعی افزایش خواهد یافت.</p>	<p>آیا طرح جدید سبب کاهش اعتماد اجتماعی به شهرداری نمی‌شود؟</p>
<p>با توجه به اینکه مبلغ عوارض نسبت به مبلغ طرح چندان تغییری ندارد، نمی‌توان تغییر کاربری معناداری را انتظار داشت.</p>	<p>آیا طرح جدید سبب تغییر کاربری‌ها (اداری، مسکونی) درون محدوده طرح نمی‌شود؟</p>
<p>با در نظر داشتن ملاحظات اجتماعی که مورد بحث قرار گرفت، این ضعف پوشش داده می‌شود.</p>	<p>آیا طرح جدید سبب تضعیف نگاه انسانی و تقویت نگاه مهندسی به شهر نمی‌شود؟</p>

۱. بهرامی، سیاوش و اسمعیلی، تاجیک و مفیدی، بسترسازی برای ارتقای نظم اجتماعی از طریق فرهنگ‌سازی ترافیکی در کودکان پیش‌دبستانی، فصلنامه نظم و امنیت انتظامی، سال دوم، شماره ۴؛ ۱۳۸۸.
۲. پیسی، آرنولد، تکنولوژی و فرهنگ، ترجمه بهرام شالگونی، تهران، مرکز، ۱۳۷۴.
۳. ربانی، رسول و سهراب زاده، مهران، جامعه‌شناسی کلان‌شهر تهران (مطالعه موردی - فرهنگ ترافیک، چالش‌ها و چشم‌اندازها)، ۱۳۸۶، شماره ۲۳۷ و ۲۳۸، نشریه اطلاعات سیاسی - اقتصادی.
۴. عبدالرحمانی، رضا، جامعه‌شناسی ترافیک، تهران، دانشگاه علوم انتظامی، ۱۳۸۵.
۵. عبدالرحمانی، رضا، مقدمه‌ای بر درک فرهنگ ترافیک، تهران، دانشگاه علوم انتظامی، ۱۳۸۶.
۶. فلاحی پیروز، مهدیه و احمدی، حاجی محمد و دادگران، محمد، نقش پیام‌های ترافیکی بر ارتقاء فرهنگ ترافیک از نگاه شهروندان تهرانی، مجله مطالعات جامعه‌شناسی، دانشگاه آزاد واحد تبریز، دوره ۹، شماره ۳۳، زمستان ۱۳۹۵.
۷. گیدنز، آنتونی (۱۹۸۶)، جامعه‌شناسی، ترجمه منوچهر صبوری، نشر نی، نوبت سیزدهم، تهران.
۸. نادریپور، محمدرضا و حبیب زاده ملکی، اصحاب و عبدالرحمانی، رضا، رویکردی جامعه‌شناسانه به مهندسی ترافیک، نشریه مطالعات مدیریت ترافیک، دوره ۵، پاییز ۱۳۸۹.