یک کارشناس پلیس راهنمایی و رانندگی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» مطرح کرد

ناکارامدی مدیریت شهری، مهمترین علل ترافیک گسترده تهران

یک کارشناس پلیس راهنمایی و رانندگی گفت: از بارزترین شاخص‌ها و کارهایی که به‌عنوان عدالت اجتماعی می‌تواند مدیریت شـــهری انجام دهد و همه گیر باشد، حمل و نقل عمومی است. چراکه حمل و نقل عمومی برابری در زمان سفر، برابری در هزینه و همچنین برابری در ایمنی سفر است. در سیستم حمل و نقل عمومی، همه افراد از جمله دارا و ندار، کارمند، کارگر، استاد دانشگاه و سرمایه‌دار، زمان و هزینه مساوی برای سفر دارند و ایمنی سفر نیز برای همه یکسان اســت. این ویژگی‌ها حمل و نقل عمومی را به نمـــاد عدالت اجتماعی تبدیل می‌کند و تنها جایی اســت که مدیریت شـــهری می‌تواند عدالـــت اجتماعی را به طور گســـترده عملی کند.

به گزارش گروه شهرنوشت «توسعه ایرانی»، ترافیک تهران روز به روز بیشتر شده و اگر در گذشته خیابان‌های اصلی و بزرگراه‌ها در ســـاعاتی از روز درگیر ترافیک بودند اما این روزها ترافیک آنچنان گسترده شـــده که به کوچه و پس کوچه‌های هم شهر کشیده شده و برای اینکه در ترافیک گیر کنیم حال اگر نم بارانی هم بزند این ترافیک سنگین‌تر شده و نقشـــه‌های ترافیکی در جای جای تهران قرمز می‌شود. در واقع مسیرهای فرعی که گاهی اوقات در گذشته برای فرار از ترافیک خیابان‌های اصلی استفاده می‌شد امروز دیگر پاسخگو نیستند چراکه ترافیک به این معابر فرعی هم کشیده شده است. کارشناسان دلایل متعددی برای گستردگی ترافیک در معابر تهران که به گفته سرهنگ شریفی رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ از ساعت ۶ و نیم صبح آغاز شده و تا دیرهنگام ادامه دارد، مطرح می‌کنند. اما سرهنگ هادی هاشمی مهمترین علت این موضـــوع را مدیریت ناکارآمد شهری می‌داند.

وی که رییس اسبق پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ و کارشناس مدیریت شهری است در گفت و گو با «توســـعه ایرانی» درباره گستردگی ترافیک به همه معابر شـــهری گفـــت: اقدامات فیزیکی پلیس، مانند ایســـتادن در چهارراه‌ها و تقاطع‌ها، نمی‌تواند به تنهایی مشـــکل ترافیک را حل کند. همچنین برای حل مشکل ترافیک، نیاز به ایجاد تونل، پل و بزرگراه نیست. در حال حاضر، بسیاری از کشورهای دنیا مشکلات ترافیکی را با مدیریت تقاضای سفر و توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سیستم حل کرده‌اند.

وی ادامه داد: تقریباً نود درصد سفرهای مردم در تهران، سفرهای روزمره از منزل به محل کار و بالعکس هستند. بنابراین، نیاز است که مدیریت شهری و سازمان ترافیک مجموعه سفرهایی که در داخل شهر داریم اعم از سفرهای کاری، تفریحی، آموزشی، درمانی و... را مطالعه کرده و بر اساس آن، حمل و نقل عمومی را توسعه دهند. این توسعه باید شامل سیستم‌های انبوه مانند مترو، BRT، LRT و تراموا باشد. همچنین برای بهبود سیستم حمل و نقل عمومی، باید به فیدرهای ارتباطی بین خطوط نیز توجه شود. این فیدرها شامل سفرهایی هستند که مردم با اســـتفاده از تاکسی، ون و میدل باس‌ها انجام می‌دهند. در این راستا، توسعه حمل و نقل عمومی باید به اندازه نیاز و مطابق با زیرساخت‌های موجود صورت گیرد.

سرهنگ هادی هاشمی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: اقدامات فیزیکی پلیس، مانند ایستادن در چهارراه‌ها و تقاطع‌ها، نمی‌تواند به تنهایی مشکل ترافیک را حل کند. همچنین برای حل مشکل ترافیک، نیاز به ایجاد تونل، پل و بزرگراه نیست. در حال حاضر، بسیاری از کشورهای دنیا مشکلات ترافیکی را با مدیریت تقاضای سفر و توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سیستم حل کرده‌اند

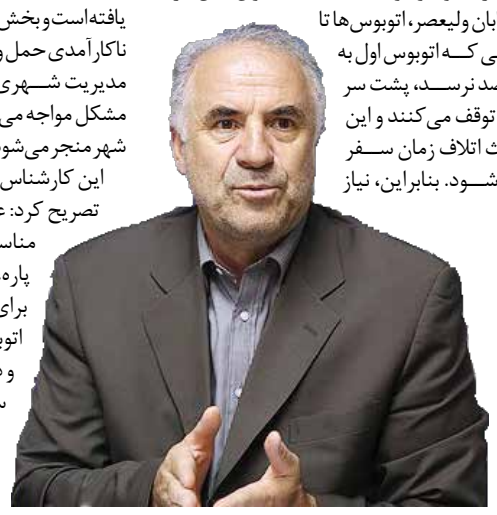
مردم باید تمایل به استفاده از حمل و نقل عمومی داشته باشند

این کارشناس راهنمایی و رانندگی تصریح کرد: باید بخش حمل و نقل عمومی از سایر معابر جدا شود تا این امکان فراهم گردد که سفرهای مردم قابل برنامه‌ریزی باشـــد. به عنوان مثال، اگر شما از خانه خارج می‌شوید و می‌دانید که حدود هفت دقیقه پیاده‌روی می‌کنید تا به ایستگاه اتوبوس یا مترو برسید، می‌توانید به راحتی زمان سفر خود را محاسبه کنید. اگر زمان سفر شما به طور متوسط بیست دقیقه باشد و این زمان همواره ثابت بماند، می‌توان سفرهای شـــما را به راحتی برنامه‌ریزی کرد. در شـــرایط خاص، ممکن است یک تلرانس یک یا دو دقیقه‌ای وجود داشـــته باشد، اما به طور کلی می‌توان پیش‌بینی کـــرد که در چه زمانی به مقصد خواهید رسید.

سرهنگ هاشمی خاطرنشان کرد: استفاده از حمل و نقل عمومی باید به گونه‌ای باشد که مردم تمایل داشته باشند از آن استفاده کنند و خطرات ناشـــی از تصادف و ترافیک را به حداقل برسانند. بنابراین، حمل و نقل عمومی باید مزایایی داشته و راحت و ایمن باشد. متأسفانه، بسیاری از ناوگان موجود در سیستم حمل و نقل عمومی فرسوده‌اند و تجربه سوار شدن به آن‌ها مشابه با شرکت‌های واحد قدیمی است که صرفاً به مبدا و مقصد توجه می‌کردند. در نهایت، باید به این نکته توجه داشت که مســـافران در طول مســـیر به دلیل ازدحام و کمبود صندلی، با مشکلاتی مواجه می‌شوند و این وضعیت نیازمند بهبود جدی است. مسافران در سیستم حمل و نقل عمومی با مشکلات متعددی مواجه هستند؛ آن‌ها به هم تنه می‌زنند، در فضاهای تنگ فشرده می‌شوند، لباس‌های یکدیگر آسیب می‌بینند و ممکن است حتی جیب یکدیگر را بزنند. این وضعیت به وضوح نشـــان‌دهنده ناکارآمدی حمل و نقل عمومی است.

وی ادامه داد: برای بهبود این سیستم، نیاز به زیرساخت‌های مناســـب و اتوبوس‌های مطمئن داریم. یعنی زیر ســـاخت به انـــدازه کافی وجود ندارد همچنین، باید سیستم‌های معابر به صورت هوشمند مدیریت شوند. به عنوان مثال، اتوبوس‌ها باید به صورت خودکار و با فاصله‌های مشـــخص حرکت کنند و به این صورت نباید باشد که اتوبوس در مبدا ظرفیت اتوبوس تکمیل شـــود و بلکه باید به گونه‌ای باشد که بتواند جمعیت را به‌طور مؤثر جابه‌جا کنند.

این کارشناس راهنمایی و رانندگی در بخش دیگری از صحبت‌های خود تصریح کرد: مدیریت سیستم‌ها باید به گونه‌ای باشد که شامل تمامی بســـترهای عبور، ایســـتگاه‌ها و توقفگاه‌ها باشد. وجود یک مرکز مدیریت کـــه بتواند اختلالات را شناسایی و برطرف کند، اهمیت زیادی دارد. در ایستگاه‌های تبادل سفر نیز باید ظرفیت لازم برای تغییر خطوط وجود داشته باشد. به عنوان مثال، در خیابان ولیعصر، اتوبوس‌ها تا زمانی کـــه اتوبوس اول به مقصد نرســـد، پشت سر هم توقف می‌کنند و این باعث اتلاف زمان ســـفر می‌شـــود. بنابراین، نیاز است که سفرها به‌طور مؤثری مدیریت شوند. لذا بستر عبور از حیث ســـاختار هندسی و مدیریت سیســـتم هوشـــمند و همچنین از این حیث که بخواهیم وسیله نقلیه مورد نیاز مان را در مسیر قرار بدهیم دچار مشکلات جدی است و اتوبوس‌های ما به اندازه نیاز نیست.



سرهنگ هادی هاشمی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»: اقدامات فیزیکی پلیس، مانند ایستادن در چهارراه‌ها و تقاطع‌ها، نمی‌تواند به تنهایی مشکل ترافیک را حل کند. همچنین برای حل مشکل ترافیک، نیاز به ایجاد تونل، پل و بزرگراه نیست. در حال حاضر، بسیاری از کشورهای دنیا مشکلات ترافیکی را با مدیریت تقاضای سفر و توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سیستم حل کرده‌اند

فکر می‌کنم بخشی از ترافیک تهران سیاسی است

هاشمی تاکید کرد: متاســـفانه در این بخش مدیریت شهری غافل است و من فکر می‌کنم یک بخش از ترافیک تهران سیاسی است. از بارزترین شاخص‌ها و کارهایی که به عنوان عدالت اجتماعی می‌تواند مدیریت شـــهری انجام دهد و همه گیر باشد، حمل و نقل عمومی اســـت. چراکه حمل و نقل عمومی برابری در زمان سفر، برابری در هزینه و همچنین برابری در ایمنی سفر است. در سیستم حمل و نقل عمومی، همه افراد از جمله دارا و ندار، کارمند، کارگر، استاد دانشگاه و سرمایه‌دار، زمان و هزینه مساوی برای سفر دارند و ایمنی سفر نیز برای همه یکسان است. این ویژگی‌ها حمل و نقل عمومی را به نماد عدالت اجتماعی تبدیل می‌کند و تنها جایی اســـت که مدیریت شـــهری می‌تواند عدالت اجتماعی را به طور گسترده عملی کند.

وی ادامه داد: اگر حمل و نقل عمومی پویا، قابل برنامه‌ریزی، مطمئن و ایمن باشـــد، این امکان را فراهم می‌کند که مردم تمایل کمتری به استفاده از وسایل نقلیه شخصی داشته باشند. در نتیجه، معابر خلوت‌تر می‌شوند، سطح خدمات و سرعت در شهر افزایش می‌یابد و آلودگی هوا کاهش پیدا می‌کند. اما به دلیل ناکارآمدی سیســـتم حمل و نقل عمومی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، تراکم ترافیک و ناهنجاری‌های ترافیکی به شدت افزایش یافته است و بخش اعظمی از این مشکلات به دلیل ناکارآمدی حمل و نقل عمومی است. این وضعیت مدیریت شـــهری نه تنها مردم را در خیابان‌ها با مشکل مواجه می‌کند، بلکه به مدیریت نابسامان شهر منجر می‌شود.

این کارشناس مســـائل راهنمایی و رانندگی تصریح کرد: علاوه بـــر این، اگـــر اتوبوس‌ها مناسب نباشند، مانند صندلی‌های پاره، کثیفی و ازدحـــام، جذابیتی برای مســـافران ایجاد نمی‌شـــود. اتوبوس‌هـــا بایـــد ایمـــن، راحت و دارای امکاناتـــی نظیـــر کولر و سیستم گرمایش مناسب باشند تا مسافران احســـاس آرامش کنند. همچنین، در بســـیاری از مناطق، مانند بزرگراه شهید همت به بالا، خطوط اتوبوس به اندازه کافی وجود نـــدارد و همچنین کســـی هم معمولا اســـتفاده نمی‌کند و این باعث می‌شـــود که افراد به استفاده از وسایل نقلیه شـــخصی روی آورند. این موضوع منجر به مصرف سوخت بیشتر و افزایش آلودگی هوا می‌شـــود و همچنین فوریت‌های خدماتی با مشکلات و تأخیر مواجه می‌شوند.

هاشـــمی خاطرنشـــان کرد: بیمـــاران دارای بیماری‌های حســـاس و افراد دارای ناتوانی‌های جســـمی به شـــدت تحت تأثیر آلودگی هوا قرار دارند این موضوع به طور عمده به عملکرد ناکافی مدیریت شهری مربوط می‌شود. متأسفانه، دولت نیز با مصوبات غیرحرفـــه‌ای و ناپخته، بهانه‌ای به دست تیم مدیریت شـــهری داده است و مدیریت شـــهری حداقل وظایف خود را به درستی انجام نمی‌دهد. به عنوان یک کارشـــناس، مشـــاهده می‌کنم که مصاحبه‌ها و توجیهات مدیریت شهری و ترافیک در تهران بیشـــتر به معرکه‌گیری شبیه است و با اصول علمی و وظایف ذاتی مدیریت شهری همخوانی ندارد. مدیران شهری نه تنها به وظایف خود توجه نمی‌کنند، بلکه به جای حل مشکلات، به توجیه وضع موجود می‌پردازند.

وی ادامه داد: در تهران روزانه حدود بیســـت میلیون جابه‌جایی وجود دارد که نیمی از آن با حمل و نقل عمومی و نیمی دیگر که عمدتا تک سرنشین هم هستند با وسیله نقلیه شخصی انجام می‌شود.

یک کارشناس پلیس راهنمایی و رانندگی: به عنوان یک کارشناس که در حوزه ترافیک و حمل و نقل فعالیت کرده‌ام، می‌توانم بگویم که این مشکلات نتیجه قصور و برنامه‌ریزی نادرست و غیرعلمی مدیریت شهری در تهران است. آلودگی هوا، زمان‌های تلف شده در سفر، به هم خوردن نظم و افزایش تهاجمی رانندگی، همگی نشانه‌هایی از بحران روانی در جامعه هستند. متأسفانه، هیچ کس در این زمینه پاسخگو نیست. در نهایت، مدیریت شهری به مردم تهران بدهکار است و باید به عواقب تصمیمات خود توجه بیشتری داشته باشد. دولت و سایر نهادها نیز باید نسبت به وضعیت موجود آگاه‌تر باشند و به مسئولیت‌های خود عمل کنند. متأسفانه، حساسیت‌ها در جامعه به تدریج کاهش یافته و این موضوع نیازمند توجه و اقدام جدی است

مدیریت شهری باید به جای توجیهات غیرعلمی به واقعیت‌های موجود توجه کند

این کارشناس مدیریت شـــهری درباره اینکه در دو الی سه سال گذشته علیرغم اینکه مدیریت شهری اعلام می‌کند بیشترین بودجه را برای بخش حمل و نقل قرار داده اما عملا ترافیک بیشتر شده اســـت، تصریح کرد: مدیریت شهری باید به جای توجیهات غیرعلمی، به واقعیت‌های موجود توجه کند و برنامه‌های مؤثری برای بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی و کاهش ترافیک ارائه دهد. اگر همین الان هم اتوبوس به اندازه کافی داشـــته باشیم اما باز هم مشکل داریم چراکه مدیریت اشتباه است. آلودگی هوا، زمان تلف‌شده سفر و افزایش تصادفات ناشی از این ناکارآمدی‌ها، نیازمند توجه جدی و اقدام فوری است. استهلاک بالای خودروها یکی از مشکلات جدی در سیستم حمل و نقل است. از یک طرف، عدم انجام به موقع سفرهای مردم باعث تحمیل مشکلاتی به خانواده‌ها می‌شود. افرادی که صبح‌ها به محـــل کار می‌رونـــد، زمان زیادی را در ترافیـــک می‌گذراننـــد و در نتیجه، عصبی، خسته و پرخاشگر می‌شوند. این وضعیت نه تنها بر روی کارایی آن‌ها تأثیـــر می‌گذارد، بلکه روابط خانوادگی و روحیه کلی آن‌هـــا را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

هاشـــمی خاطرنشـــان کرد: به عنـــوان یک کارشناس که در حوزه ترافیک و حمل و نقل فعالیت کرده‌ام، می‌توانم بگویم که این مشـــکلات نتیجه قصور و برنامه‌ریزی نادرست و غیرعلمی مدیریت شهری در تهران است. آلودگی هوا، زمان‌های تلف شده در سفر، به هم خوردن نظم و افزایش تهاجمی رانندگی، همگی نشـــانه‌هایی از بحران روانی در جامعه هستند. متأسفانه، هیچ کس در این زمینه پاسخگو نیست. در نهایت، مدیریت شهری به مردم تهران بدهکار است و باید به عواقب تصمیمات خود توجه بیشتری داشته باشـــد. دولت و سایر نهادها نیز باید نســـبت به وضعیت موجود آگاه‌تر باشند و به مســـئولیت‌های خود عمل کنند. متأسفانه، حساسیت‌ها در جامعه به تدریج کاهش یافته و این موضوع نیازمند توجه و اقدام جدی است.

از گوشه و کنار

وزیر بهداشت به درخواست جناب خان برای تامین دارو پاسخ داد

وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در واکنش به درخواســـت جناب خان برای حمایـــت از بیماران SMA گفـــت: اول همین هفتـــه ۷۰ درصـــد هزینه داروی این عزیزان از محل بیمه بیماران صعب العلاج تامین و ابلاغ شد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی سیما، کرمانپور سرپرست مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت در واکنش به درخواست جناب خان برای حمایت از بیماران SMA گفت: وزیر بهداشـــت پیام پرمحبت شـــما را دید و گفت: «ســـلام مرا به جناب خان عزیز و عوامل خوب برنامه برسانید و بفرمایید اول همین هفته ۷۰ درصد هزینه داروی این عزیزان از محل بیمه بیماران صعب العلاج تامین و ابلاغ شد. منتها من می دانم که ۳۰ درصد باقی مانده هم عدد قابل توجهی است، پس در تلاشیم راهی برای حل آن مشکل هم پیدا کنیم. علی العجالتا ۷۰ درصد مشکل مرتفع شد باقی هم حل می‌شود.»

سازمان حفاظت محیط زیست اعلام کرد:

فوت یک محیط‌بان در منطقه حفاظت‌شده تنگ بستانک

سازمان حفاظت محیط زیســـت از فوت یک محیط بانی در منطقه حفاظت‌شده تنگ بســـتانک خبر داد. به گزارش ایلنـــا، در پی فوت یکـــی از همیـــاران محیط زیســـت در منطقه حفاظت‌شده تنگ بســـتانک واقع در شهرستان مرودشت اســـتان فارس، تحقیقات تخصصی توسط تیم جنایی پزشکی قانونی در حال انجام بوده و هنوز علت دقیق مرگ وی مشخص نشده است. در همین راستا انتظار می‌رود تا روشن شـــدن ابعاد حادثه از سوی مراجع قضایی از انتشار شایعات و گمانه‌زنی‌های غیرموثق خودداری شود. بنا بر اعلام سازمان حفاظت محیط زیست، متوفی از همیاران فعال در حفظ محیط زیست و حیات وحش منطقه شناخته می‌شد.

رئیس کمیسیون مشترک جوانی جمعیت:

«عقیم‌سازی بی‌مجوز» مجازات دارد

رئیـــس کمیســـیون مشـــترک جوانی جمعیت و حمایـــت از خانـــواده بر ممنوعیت عقیم‌سازی بنابر قانون جوانی جمعیت غیر از موارد ضروری تاکید کرد. «امیر حسین بانکی پور» رئیس کمیسیون مشترک جوانی جمعیت و حمایت از خانـــواده در گفت‌وگو با خبرنگار ایلنا درباره سیاست جدید عقیم‌سازی گفت: طبق قانون جوانی جمعیت عقیم‌سازی ممنوع اســـت، مگر مواردی که طبق پروتکل‌های وزارت بهداشـــت بخاطر حفظ جان مادر یا در مواقع ضروری که در پروتکل‌ها ثبت شده، اجازه عقیم‌سازی داده می‌شـــود، اما اگر چنین مجوزی داده نشـــود، اقدام به عقیم‌ســـازی مجازات‌هایی در پـــی دارد. وی در خصوص پرداخت هزینه برای اقلام پیشـــگیری که در گذشـــته در برخی مناطق رایگان بوده است، گفت: در دهه‌های گذشته تامین رایگان اقلام پیشگیری از بارداری بر اساس سیاست تنظیم خانواده در دنیا پیشنهاد شده بود و سریع‌ترین روش برای کنترل جمعیت این بوده که اقلام پیشگیری به صورت رایگان در اختیار مردم قرار گیرد، اما اکنون در مناطق محروم و روســـتاها همان طور که برای بیماری قلبـــی هزینه دارو می‌دهند، برای تهیه اقلام پیشـــگیری از بـــارداری نیز باید هزینه پرداخت شود.

رییس فدراسیون اقتصاد سلامت؛

برق کارخانجات دارویی را نَبرید

بـــه گـــزارش اقتصـــاد ۱۲۰، رییس فدراســـیون اقتصاد ســـلامت گفت: هر روزی کـــه برق مـــا را قطع میکنید، تولیـــدات آن روز غیراستفاده می‌شود؛ آن روز کل مواد اولیه مان را دور میریزیم. عباس کهربایی‌زاده رئیس فدراسیون اقتصاد ســـلامت گفت: کارخانه‌های تولید دارو برای ادامه فعالیت‌هایشان مجبورند ژنراتور خریداری کنند و برای ســـوخت این ژنراتورها، به دلیل کمبود، باید از بازار قاچاق گازوئیل تهیه کنند. این موضوع به چالش‌های جدی در صنعت داروسازی اشاره دارد.

فرمانده انتظامی لرستان خبر داد:

دستگیری عامل فروش سکه تقلبی در ازنا

در پـــی مراجعـــه چند نفر از شهر وندان به پلیس آگاهی شهرستان ازنا مبنی بر اینکه یک نفـــر در قبال فروش مقادیری سکه تقلبی مبلغ یـــک میلیارد و پانصد میلیون ریال از آنان کلاهبرداری کرده، موضوع در دستور کار ماموران انتظامی این شهرستان قرار گرفت. به گزارش ایســـنا؛ ســـردار یحیی الهی پنجشـــنبه ۴ بهمن در جمع خبرنگاران اظهار کرد: در پی مراجعه چند نفر از شهر وندان به پلیس آگاهی شهرســـتان ازنا مبنی بر اینکه یک نفر در قبال فروش مقادیری سکه تقلبی مبلغ یک میلیارد و پانصد میلیون ریال از آنان کلاهبرداری کرده، موضوع در دستور کار ماموران انتظامی این شهرستان قرار گرفت. وی افزود: ماموران موفق شدند متهم را شناسایی و وی را دستگیر و به مقر انتظامی منتقل کنند. ســـردار الهی ادامه داد: متهم به ۱۵ میلیارد کلاهبرداری اعتراف و ۲۵ عدد سکه تقلبی نیز از وی کشف شد. فرمانده انتظامی لرستان ضمن هشدار به مجرمان و سودجویان که پلیس با قاطعیت با آنان برخورد قانونی خواهد کرد، یادآور شد: شهروندان فریب افراد فرصت طلب و ســـودجو را نخورند و در صورت برخـــورد با اینگونه موارد بلافاصله از طریـــق تلفن ۱۱۰ پلیـــس را در جریان قرار دهند.

گفت و گو

گراوند، جامعه‌شناس:

هزارتوی روابط سیاسی حاکم عامل خشونت است

اردشیر گراوند، جامعه‌شناس با تاکید بر این که قشر متوسطی که فقیر می‌شوند، می‌توانند شدیدتر از سایر اقشار عصیان کنند، به دیده‌بان ایران گفت: اگر راه‌های مشروع باز باشند، افراد با تلاش و توانمندی می‌توانند از چنته فقر رهایی یابند. وقتی بی‌عدالتی، رانت، امور اداری پیچیده، هزار توی روابط سیاســـی حاکم باشد، افراد عاصی شده و دست به خشـــونت می‌زنند. برخی از انقلاب‌ها وقتی صورت می‌گیرد که راه‌های مشـــروع زندگی عادی بر مردم بسته می‌شود. بنابراین فقر ذاتا عامل خشونت نمی‌شود بلکه فقری که با مسدود شدن راه‌های مشـــروع زندگی عادی همراه می‌شود، خشونت ایجاد می‌کند.

اردشیر گراوند، جامعه‌شناس در گفت‌وگو با دیده‌بان ایران گفت: «اساسا عامل فقر تولید کننده خشونت نیست و نمی‌توان ادعا کرد که «فردی به دلیل فقر کسی را کشته، ترور و یا حتی خودکشی کرده است.» نفس فقر منجر به خشونت نمی‌شود. اگر فقر طبیعی باشد، به حالت روحانی گری سوق پیدا می‌کند و تصوف و درویشی گریی یک پایه فقری داشته اســـت. اما وقتی فقری وجود دارد و مطمئن هستید که با تلاش و توانمندســـازی می‌توان شرایط را تغییر داد همیشه امید وجود دارد. امید قوه محرکه زندگی انسان است. زمانی فقر تبدیل به خشونت می‌شود که راه مشروع برای خارج شدن از فقر بسته شده باشد.»

او افزود: «اگر راه‌های مشروع باز باشند، افراد با تلاش و توانمندی می‌توانند از چنته فقر رهایی یابند. وقتـــی بی‌عدالتی، رانت، امور اداری پیچیده، هزار توی روابط سیاســـی حاکم باشد، افراد عاصی شده و دست به خشـــونت می‌زنند. حتی برخی از انقلاب‌ها وقتی صورت می‌گیرد که راه‌های مشـــروع زندگی عادی بر مردم بسته می‌شود. بنابراین فقر ذاتا عامل خشونت نمی‌شود بلکه فقری که با مسدود شدن راه‌های مشروع زندگی عادی همراه می‌شود، خشونت ایجاد می‌کند.»

این جامعه‌شـــناس در پاسخ به این ســـوال که با وجود مسائل اجتماعی و شرایط اقتصادی کنونی، راه‌های مشروع زندگی عادی بسته شده است؟ تاکید کرد: «وقتی فردی فقیر باشد و نمی‌تواند خود را از راه مشروع از فقر بیرون بکشـــد، می‌تواند ابزار دست هر کسی باشد و ابزار دست نیات نامشـــروع دیگران شود. یعنی به او پول بدهند، تروریست، جاسوس، آدم‌کش، قاچاقچی موادمخدر، کارگر سرقت، دلال یا واسطه‌گر، تکدیگری و حتی کولبر می‌شود. حتی این افراد در اختیار امیال خود قرار می‌گیرند و این امیال باعث می‌شـــود که گروه‌ها او را جذب کرده و با آموزش آدم‌کشی، قاچاق موادمخدر یا... کند. در حال حاضر بچه‌هایی هستند که در اســـتانهای موادمخدر به خورد آن‌ها می‌دهند و در مقصد تخلیه می‌کنند. این همان فقری که راه مشروع را بر روی افراد بسته است.»

وقتی قشر متوسط عصیان می‌کند

گراوند در پاسخ به این سوال که گرایش افراد به این گروه‌ها چقدر با از بین رفتن قشر متوسط ارتباط دارد؟ گفت: «این ربطی به قشر متوسط ندارد اما اگـــر هزینه درآمد خانوار قشـــر متوسط تنظیم نباشد، به تدریج به قشر فقیر سقوط می‌کنند. آن‌هایی که یک زمانی زندگی خوبی داشتند و حالا زندگی‌شان تامین نمی‌شود، عاصی‌تر از بقیه شده و عصیان می‌کنند. ضمن آن که اگر قشر متوســـط فقیر شود، قشر یاری گر وجود ندارد که جامعه را از مخمصه بیرون بیاورد.»

این جامعه‌شناس افزود: «قشر متوسط معمولا قشر یاری گر و تسهیل گر و در واقع قشر واسطه گر هستند و حلقه واسط بین قشر فقیر و غنی جامعه هستند. هرچقدر حجم قشر متوسط و تسهیل گر بزرگ‌تر باشـــد جامعه امن و آرام‌تر اســـت و پول‌ها، همراهی‌ها و فرصت‌های خردگردش بیشتری در جامعه دارد. وقتی قشر متوسط به بخش فقیر نزول می‌کند عملا حجم عظیم فعالیت‌های عمومی و عام‌المنفعه (در خیریه‌ها، اقتصـــاد، رفتارهای اجتماعی) از بین می‌رود. تنها مسائل اجتماعی نیست که دنیا را به حفظ قشر متوسط وامی‌دارد، بلکه اثر آن‌ها در مسائل و رفتارهای اجتماعی است. وقتی این قشر در گیر فقر می‌شود، کیفیت اجتماعی نابود می‌شود.»

قشر متوسط به سمت فقر رانده می‌شود

او با اشاره به این که قشر متوسط در حال حاضر به سمت فقر رانده می‌شـــوند، بیان کرد: «سقف قشر متوسط کشور هیات علمی دانشگاه، پزشکان، کارکنان ارشد وزارتخانه‌ها و... و قشـــر کف من و شما هستیم. اگر امروز حقوق سقف قشر متوسط کشور ۸۰ میلیون تومان باشـــد، دستمزد شـــان به ۱۰۰۰ دلار نمی‌رســـد. یعنی به اندازه حقوق در جنوب اروپا هم نمی‌شـــود. بنابرایـــن در حـــال حاضر با توجه به حجـــم درآمدها قشر متوسطی نداریم. این افراد در گذشـــته دارایی‌هایی داشتند، مسکن و پس‌اندازی دســـت و پا کردند که توانستند دوام بیاورند. ممکن است با این شرایط آن‌ها هم دوام نیاورند. پس قشر متوسطی که سطح درآمدش ۳۳ دلار در روز نمی‌شود، قشر متوسطی وجود ندارد.»

گراوند در پایان دربـــاره مهاجرت نیز تاکید کرد: «بخشـــی از مهاجرت مربوط به احساس امنیت اجتماعی مربوط می‌شود و بخش دیگر به سطح زندگی در این کشور و کشورهای مختلف است. برخی معتقدند؛ «اینجا محدودیت‌های اجتماعی فرهنگی و ناروشـــنی چشم‌انداز فرهنگی، سیاســـی، اجتماعی وجود دارد. ضمن آن که درآمدی وجود ندارد که چرخ زندگی بچرخد.» در حقیقت مسئله ناامنی اجتماعی و فرهنگی و روشـــن نبودن چشم‌انداز، و تنظیم نبودن هزینه و درآمد باعث می‌شـــود که آدم‌ها از کشور مهاجرت کنند. به طور طبیعی نیز ضرور تا درآمد آن‌ها بهبود پیدا نمی‌کند اما از نظر فرهنگی و اجتماعی امن‌تر است. وگرنه این حجم مهاجرت از خاورمیانه به تمام نقاط دنیا نه معقول است نه منطقی. در همین شرایط مهاجرت پاکستانی‌ها بســـیار کمتر از مهاجرت افغانی‌ها، سوری‌ها، لبنانی‌ها ایرانی‌هاست. چند ســـال پیش عراقی‌ها هم مهاجرت می‌کردند اما مهاجرت‌شان بسیار کاهش یافته است چون چشم‌انداز برایش ترسیم شده است».