



سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای



وزارت راه و شهرسازی

# رویکرد اجتماعی در حمل‌ونقل (قسمت پنجم)

دفتر برنامه و بودجه

تیرماه ۹۴

## رویکرد انسانی و اجتماعی در حمل و نقل (۵)

در قسمت‌های گذشته به اهمیت رویکرد اجتماعی در حمل و نقل، در کنار رویکرد فنی و اقتصادی، به تفصیل پرداختیم. همان‌گونه که پیشتر توضیح دادیم، نگاه انسانی و اجتماعی منحصر به موضوع حمل و نقل نیست، بلکه به واسطه برجسته شدن مبحث توسعه انسانی در مجموعه مباحث توسعه، نگاه مطلق اقتصادی و فنی در برنامه‌ها و پروژه‌ها در حوزه‌های گوناگون عمرانی و سازندگی جای خود را به دیدگاهی ترکیبی و همه‌جانبه که در خدمت رفاه و تعالی انسان‌ها باشد داده است.

در این قسمت به منظور آشنایی بیشتر با رویکرد مذکور و نوع نگرش به آن در سایر کشورها، ترجمه مقاله‌ای در این رابطه که در یکی از نشریات کشور استرالیا منتشر شده را ارائه می‌کنیم. نویسنده مقاله از مقامات ارشد سیاستگزاری در شورای خدمات اجتماعی در دولت منطقه‌ای نیوساوت‌ولز (NSW) می‌باشد. وی ضمن نقد وضعیت موجود برنامه‌های حمل و نقل که بیشتر در خدمت قشر مرفه جامعه است، بر لزوم نقش‌آفرینی حمل و نقل در پی‌ریزی جامعه‌ای عادلانه برای همه اقشار اجتماعی تأکید می‌کند.

«برنامه‌های حمل و نقل نیازمند یک رویکرد اجتماعی است، نه فقط تمرکز اقتصادی»

در یکی از ساختمان‌های اداری شهر سیدنی، تیمی از کارکنان دولت در حال رسیدگی به حدود ۱۱۰۰ درخواست از سوی مردم، شرکت‌ها و سازمان‌هایی است که به آینده حمل و نقل در NSW<sup>۱</sup> اهمیت می‌دهند.

در میان این درخواست‌ها، حکایت‌های گاه ناخوشایندی وجود دارد؛ مثلاً زن سالمندی که امکان رفتن بر سر مزار همسرش را ندارد، مرد معلولی که یک‌سوم درآمدش را صرف رفت و آمد به محل کار می‌کند و یا مادر جوانی که با وجود دو کودک خردسالش، برای استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی با مشکل مواجه است.

یک یا دو تن از کارمندان که اخلاقی‌تر یا مذهبی‌تر از بقیه هستند ممکن است لحظه‌ای با تأسف درنگ کنند؛ اما آن‌ها نیز مانند سایر همکارانشان، نهایتاً به سراغ انبوه درخواست‌های دیگر که مرتبط با کسب‌وکار، ضرورت‌های اقتصادی یا ظرفیتی برای سودآوری هستند خواهند رفت.

این داستان‌ها خیلی عادی خواهند شد چنانچه ما رویکردی جدید در قبال برنامه‌ریزی حمل‌ونقل در پیش نگیریم؛ رویکردی که صرفاً در پی بهره‌گیری از حمل‌ونقل برای بنای اقتصادی قوی‌تر نیست، بلکه در صدد به‌کارگیری آن در راستای ایجاد جامعه‌ای پایدارتر و عادلانه‌تر است.

از سال ۲۰۰۳ که گزارش "بریتانیا پیوندها را برقرار می‌سازد"<sup>۲</sup> منتشر شد، درک حمل‌ونقل به‌عنوان یک خدمت اجتماعی حیاتی، در حال راه‌یابی به مقوله برنامه‌ریزی حمل‌ونقل است. با این حال، دولت‌ها در استرالیا نسبت به تحقیقات رو به رشد در زمینه ارتباط میان کیفیت حمل‌ونقل و محرومیت‌های اجتماعی کند عمل کرده‌اند.

گزارش مذکور نشان می‌دهد که پیوندهای واضحی میان نقصان‌های حمل‌ونقلی و رشد دغدغه‌ها در حوزه مشکلات اجتماعی از قبیل نابرابری در بهداشت و درمان و دسترسی به آموزش و اشتغال وجود دارد.

در استرالیا مثال بارز این امر، نقصان حمل‌ونقل در جوامع بومی است. در بخش اعظم تاریخ ما، اتصال آن جوامع به بازارهای محلی، خدمات، مشاغل و آموزش از اولویت پایینی برخوردار بوده است. در حال حاضر، این مشکل با جاده‌های ضعیف و دسترسی محدود به حمل‌ونقل، چه شخصی و چه عمومی، بیشتر نمایان شده است. در سطح ملی بیش از یک‌چهارم مردم بومی، در زمان نیاز، به وسیله نقلیه دسترسی ندارند.

رویکردهای جاری در زمینه برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، بیشتر کسانی را منتفع می‌سازد که در فعالیت‌های اقتصادی مشارکت دارند. تحقیقات در بریتانیا نشان می‌دهد که دهک بالای درآمدی جامعه، چهار برابر دهک پایین از سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل‌ونقل بهره‌مند می‌شود.

اقتضای کم‌درآمد و آسیب‌پذیر (به لحاظ درآمدی و فیزیکی) نه‌تنها از مواهب و نتایج یک سیستم حمل‌ونقل کارآمد شامل هزینه‌های پایین، سلامت فیزیکی، سلامت روانی و صرف وقت بیشتر با خانواده محرومند، بلکه در معرض تحمل بار ناشی از هزینه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی حاصل از سفرها و تردد ترافیکی سایر اقشار جامعه می‌باشند.

این هزینه‌ها شامل مرگ‌ها و مصدومیت‌های ترافیکی، آلودگی صوتی و آلودگی هواست. مطابق گزارش‌ها، شمار تلفات در میان افراد پیاده به‌ویژه سالمندان در حال افزایش است. در NSW افراد بالای ۷۰ سال که تنها ۱۰٪ جمعیت را تشکیل می‌دهند، ۳۰٪ تلفات عابران پیاده را به خود اختصاص داده‌اند. در سراسر استرالیا، مردم بومی با احتمال دوبرابر نسبت به دیگران در معرض حوادث ترافیکی و با احتمال پنج‌برابر در معرض مرگ ناشی از برخورد وسیله نقلیه با عابر پیاده هستند.<sup>۳</sup>

هزینه‌های غیرمستقیمی هم وجود دارد که به آسانی قابل محاسبه نیست؛ مانند از دست رفتن آسایش و قابلیت زیست و سکونت در مناطق مختلف و گسستگی و پراکندگی‌ای که همگی ناشی از احداث زیرساخت‌های حمل‌ونقلی از قبیل جاده‌های پرتردد است. این مشکلات شدیدتر خواهند شد، چنانچه در مواجهه با چالش‌های بزرگ حمل‌ونقلی، آن‌ها را یک ملاحظه اساسی تلقی نکنیم.

اول از همه، به‌موازات افزایش جمعیت، ما باید راه‌هایی برای سازگاری با آن به‌عمل آوریم؛ از جمله در ارتباط با حمل‌ونقل. گسترش شهری بی‌رویه (که ممکن است نتیجه افزایش جمعیت باشد)، به‌طور اجتناب‌ناپذیر، این معنا را خواهد داشت که بودجه حمل‌ونقلی ما کافی نخواهد بود، حمل‌ونقل عمومی گران‌تر خواهد شد و توانایی ما در تأمین خدماتی که مورد نیاز یک جامعه عادلانه و فراگیر است کاهش خواهد یافت.

دوم، زمانی که جمعیت ما پیر می‌شود، مردمان بیشتری در مسئله حمل‌ونقل به خانواده، دوستان و حمل‌ونقل عمومی وابسته خواهند شد، متقابلاً افرادی که بتوانند پاسخگوی این وابستگی باشند کاهش خواهد یافت. تا زمانی که در زمینه برآوردن نیازهای حمل‌ونقلی سالمندان و افرادی که دارای فقر حرکتی هستند سرمایه‌گذاری اساسی به عمل نیاوریم، ما با خطر گسترش انزوای اجتماعی در سطحی وسیع روبرو خواهیم بود.

و سوم، افزایش قیمت سوخت مشکلات را پیچیده‌تر خواهد کرد. فقیرترین افراد، بیشترین آسیب را خواهند دید.

دولت منطقه‌ای NSW در برنامه جدید بلندمدت حمل‌ونقلی خود، چالش‌های مذکور را جزء به جزء مورد ملاحظه قرار خواهد داد. اگر این امر محقق شود، آن گروه از مردم که سیستم حمل‌ونقل ما آن‌ها را پشت سر گذاشته است، دیگر نادیده گرفته نخواهند شد. ظرفیت حمل‌ونقل برای ایجاد جامعه‌ای عادلانه‌تر باید در قانون تصمیم‌سازی دولت قرار گیرد.

<sup>۳</sup> - درخصوص رابطه میان حوادث ترافیکی و درآمد راجع کنید به: «تأثیر حوادث ترافیکی بر اقشار محروم، دفتر برنامه و بودجه، پاییز ۹۲»

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، در این نوشته به برخی گروه‌های اجتماعی آسیب‌پذیر که در برنامه‌های حمل‌ونقلی باید مورد توجه خاص قرار گیرند اشاره شده است. مادران، کودکان، سالمندان، افراد کم‌درآمد و ساکنان مناطق دوردست. مواهب حمل‌ونقل نباید صرفاً مختص افراد مرفه، سالم و ساکنان شهرهای بزرگ باشد. حمل‌ونقل می‌تواند در فرآیند توانمندسازی گروه‌های اجتماعی آسیب‌پذیر مشارکت نماید و از این طریق به کاهش شکاف‌های اقتصادی و اجتماعی یاری رساند. از همین منظر است که نویسنده مقاله، حمل‌ونقل را واجد نقشی کلیدی در ایجاد جامعه‌ای «عادلانه و پایدار» می‌داند. حمل‌ونقل در روند رشد و توسعه اقتصادی جایگاهی بی‌بدیل دارد؛ اما نگاه توسعه‌محور چنانچه فارغ از مفهوم عدالت باشد، قطعاً آسیب‌زا خواهد بود. توسعه اقتصادی بدون عدالت اجتماعی، مسیری پرهزینه و بدفرجام است و حمل‌ونقل در نزدیک ساختن این دو به هم می‌تواند نقش سازنده‌ای ایفاء کند.