



«فرهیختگان» گزارش می‌دهد

در جست‌وجوی ایده‌های دانشگاه برای حل ترافیک



رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار بانخبران جوان واستعدادهای برتر علمی که آبان‌ماه امسال برگزار شد، به لزوم پاسخ‌دهی علمی دانشگاه‌ها به مسائل روز و مهم کشور تاکید کردند. به این ترتیب مسائلی چون مشکلات آب، محیط‌زیست، ترافیک، آسیب‌های اجتماعی، تخلیه‌روستاها، نظام‌پولی، مالی، مالیاتی، بانکی ونظام تولید، نیازمند راه‌حل علمی دانشگاه‌های کشور هستند. در این میان معضل ترافیک که خود عامل اساسی در آلودگی هوانیز به شمار می‌رود، یکی از موضوعاتی است که به نظر می‌رسد دیگر به گره کوری تبدیل شده و تنها با راه‌حل‌های علمی و عملی می‌توان به مبارزه با آن رفت و با صرف شعارهای گاه و بی‌گاه مسئولان که سسال‌های متمادی به گوش‌مان می‌رسد، کار به جایی نمی‌رسد. نکته‌مهم اینجاست که در کشور ظرفیت جالب‌توجهی از نخبران وجود دارد که بها دادن به آنها می‌تواند راهگشای حل معضلات شهری به‌ویژه ترافیک باشد. مراکز علمی‌ای چون دانشگاه تهران، علم‌وصنعت، دانشگاه‌های صنعتی امیرکبیر، شریف و خواجه نصیرالدین طوسی هریک به‌تنهایی دارای رشته‌های مرتبط با ترافیک شهری، همچون مهندسی شهرسازی، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، مهندسی راه‌وترابری و برنامه‌ریزی شهری هستند. سسوال مهمی که باید پیرو مطالبه‌حاکمیت از دانشگاه‌ها مطرح شود این است که با وجود این پتانسیل بالای دانشگاه‌ها در حل علمی مشکل ترافیک، چطور معضل ترافیک همچنان دامنگیر کلانشهر تهران است؟ پاسخ به این سوال حتماً طرح مباحث گوناگون و متعددی را طلب می‌کند که در این گزارش سعی داریم با کمک نظر کارشناسان دانشگاهی به ابعاد مختلف آن بپردازیم و شرح کوتاهی از موانع و مشکلات آکادمیک، عینی و عملی این مساله را بیاوریم، همچنین ظرفیت‌های بالقوه‌موجود و راهکارهای فعلی را برای گشودن گره مذکور، بررسی کنیم.

ضعف ارتباط دانشگاه وصنعت، فصل مشترک تمامی نظرات کارشناسی

به گفته اکثر کارشناسان و استادان دانشگاهی، مشکل ترافیک را در ساختار آکادمیک دانشگاه‌ها نباید جست‌وجو کرد. اعتقاد غالب فعالان دانشگاهی بر این است که خروجی علمی مراکز آموزش عالی در حوزه ترافیک شهری به میزان کافی بوده و چه‌بسا بیش از نیاز صنعت کشور است. به‌عنوان مثال، یکی از استادان دانشگاه تهران می‌گوید: «در رشته‌های ارشد برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و مهندسی راه‌وترابری به‌ازای هر استاد ۳ نفر در سال دانشجوی داریم و تقریباً سالی ۸ یا ۹ نفر خروجی در هر رشته وجود دارد. در مقطع دکتری هم به‌ازای هر استادیار ۳ دانشجوی به‌ازای هر استادمند ۵، دانشجوی دکتری مشغول تحصیل هستند و در کل سالی ۳ دانشجوی دکتری در این رشته‌ها از دانشگاه تهران فارغ‌التحصیل می‌شوند. این درحالی است که بیش از ده واحد درس مرتبط با ترافیک شهری در گرایش‌های کارشناسی مهندسی در دانشگاه‌ها تدریس می‌شود؛ درس‌هایی نظیر طرح هندسی راه، پژوهش راه، روسازی راه و آزمایشگاه روسازی، مهندسی ترافیک و مهندسی ترابری. بنابراین حداقل از حیث کمیت، مشکلی در خروجی دانشگاه‌ها وجود ندارد. این کفایت آنچا بررنگ‌تر جلوه می‌کند که بدانیم به گفته همین استادان، ۵۰ تا ۷۰ درصد فارغ‌التحصیلان این رشته‌ها از کشور خارج و جذب بازار کار و دانشگاه‌های کشورهای خارجی می‌شوند و به این ترتیب بدیهی است که از ظرفیت مراکز آموزش عالی کشور در صنایع، استفاده کافی نمی‌شود و چرایی این امر خود به‌تنهایی درخور توجه است.»

گزیده راه‌حل‌های دانشگاه برای حل معضل ترافیک شهری

استادان دانشگاه‌های کشور با وجود همه کاستی‌ها حل معضل ترافیک شهری را عواملی ماقبل دانش می‌بینند، به اعتقاد آنها دانشگاه به سبب الزامات خاص خود در لبه دانش حرکت کرده و خروجی مقالات و پایان‌نامه‌ها بر دانش روز دنیا منطبق است و این با واقعیت صنعت کشور فاصله بسیار دارد. واقعیت صنعت خیلی عقب‌تر از محصول و خروجی دانشگاه‌هاست و حل معضلاتی چون ترافیک نیازمند راه‌حل‌های ماقبل دانش روز دنیا هستند. به‌عبارت دیگر راه‌حل‌ها بدیهی هستند فقط نیازمند اجرای درست؛ راهکارهایی همچون روی آوردن بیشتر به وسایل حمل‌ونقل عمومی، اصلاح فرهنگ رانندگی و ارتقای فرهنگ ترافیک، کاستن از سیاست‌های خودرومحور و توسعه راه‌های شهری.

مصباح، عضو هیات‌علمی دانشگاه امیرکبیر در این باره می‌گوید: «ترافیک، خود معلول است و علت جای دیگر است، به همین جهت راهکارهای عمرانی و شهری به‌تنهایی کافی نیستند و مشکلی را حل نمی‌کنند. به‌طور مثال زمانی که در شهرسازی، تراکم بیش از حد داریم یا امکانات بهداشتی در مرکز شهر متراکم شده‌اند، نمی‌توان با تکیه بر احداث پل‌ها و بزرگراه‌ها انتظار حل مشکل کلان ترافیک را داشت. بالا بردن سرانه فضای سبز در شهر به جهت جلوگیری از سفرهای کوتاه مردم به پارک‌های بزرگ، توسعه دولت الکترونیک و کاهش رفت‌وآمدها و گسترش حمل‌ونقل همگانی همه محتاج عزم و اراده سیاسی و رویکرد جدی در سطح بالاست و هریک به‌تنهایی خارج از اختیارات معاونت ترافیکی شهرداری و ارگان‌های مرتبط دیگر است.» به اعتقاد کارشناسان، مدیریت جریان نامنظم ترافیک، خیابان کامل، مدیریت خط پارک حاشیه‌ای، گسترش فرهنگ و امکانات دوچرخه‌سواری در شهر همه طرح‌های خوبی هستند، اما ناهماهنگ و جزئی بودند و به همین جهت به موفقیت چندانی نرسیدند. به‌طور مثال ابزار دوچرخه توسط شهرداری تهران در نقاط مختلف شهر تامین شد اما شبکه‌ای برای دوچرخه‌سواری امن در تهران وجود نداشت و این یعنی نگاه مدیریتی کلانی در موضوع ترافیک وجود ندارد و اجرای طرح‌ها بیشتر به‌صورت پایلوت و ناهماهنگ انجام می‌گیرد. اقدامات خوب و مفید، اکثراً موضعی، مقطعی و پراکنده هستند و طرح و افق واحد و یکپارچه مدیریتی وجود ندارد. اسناد توسعه شهری نظیر برنامه‌های ۵ساله شهرداری‌ها البته روی کاغذ در جریان هستند اما به گفته کارشناسان، با پایان دوره مدیریت هر شهردار به‌سادگی نقض می‌شوند.

پول واحترام لازم در صنعت برای دانشگاهیان وجود ندارد

نه اینکه نباشد اما دانشگاهیان عمدتاً در صنعت، غریبه به حساب می‌آیند. استادان دانشگاه در بنگاه‌های صنعتی احترامی ندارند و در دستگاه‌های اجرایی و تصمیم‌گیر کشور هم بیشتر برای ویرترین کار‌ها موردنیازند و ابزار دست سیاستگذارانند. به این صورت که مسئولان تصمیم‌گیر هر طور صلاح بدانند، عمل می‌کنند و تنها جهت سرپوش گذاشتن بر کارهای اشتباه و غیرعلمی خود، به کارشناسان ارجاع می‌دهند. به همین جهت استادان هم رغبتی برای حضور در صنایع و دستگاه‌های اجرایی کشور ندارند و سرگرم مقاله‌نویسی و گاه مقاله‌زدگی هستند. ناگفته‌نماند که به اعتراف همین استادان، متخصصان دانشگاهی بسیار خوبی در دستگاه‌های اجرایی مشغول کار هستند اما به این دلیل که مدیران حوزه‌های کلان تصمیم‌گیری برای نظرات‌شان اعتبار کافی قائل نیستند، یک نوع سرخوردگی در همگی آنها وجود دارد. اغلب دانشگاهیان بر این باورند که نهادهای حاکمیتی در قرارداد بستن با دانشگاه‌ها هم خیلی با تاخیر و ناکافی هزینه می‌کنند و هم به نظرات کارشناسی اهالی دانشگاه توجه کافی ندارند، درمقابل عده کمی از استادان هم باور دارند که دانشگاه‌ها به‌قدر کافی ارزش آفرین نیستند و اگر باشند، صنایع هم با آغوش باز از آنها استقبال می‌کنند.»

در تشریح ضعف ارتباط صنعت و دانشگاه، جمعی از استادان معتقدند دانشگاه‌ها سهم کمتری از مشارکت با صنایع در مقایسه با سهم مشارکت شرکت‌ها با صنعت دارند و این فقدان مشارکت به چند عامل مهم بازمی‌گردد. نخست آنکه شرکت‌ها در انعقاد قراردادهای صنعتی واجد ساختاری مشخص، ضمانت اجراهای مطمئن، شفافیت و بازگشت سرمایه قابل قبولی هستند و درعین حال، دانشگاه‌ها فاقد چنین ویژگی‌هایی بوده و به همین سبب صاحبان صنایع حتی صنایع دولتی مشارکت و انعقاد قرارداد با شرکت‌ها را به مشارکت با دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی ترجیح می‌دهند. این مساله به‌وضوح نشان دهنده فاصله گرفتن دانشگاه‌ها از واقعیات اقتصادی و صنعتی کشور است.

علی‌خدايي عضو هیات‌علمی دانشگاه امیرکبیر در این باره می‌گوید: «به دانشگاه هم باید مثل هر بنگاه اقتصادی دیگری، راه‌حل‌ها را سفارش داد و پول آن را به‌موقع پرداخت کرد تا راه‌حل درست و درخورى ارائه شود و مسئولان به قول انگلیسی‌ها باید حرف‌شان را جایی بزنند که حاضرند پول‌شان را هم آنجا سرمایه‌گذاری کنند. درغیر این‌صورت حرف به‌تنهایی برای دانشگاه کافی نخواهد بود.» استاد دیگری می‌گوید: «پروژه‌های صنعتی برای دانشگاهیان هم هست،

جامعه‌شناسی شهری در نگاه مسئولان جایی ندارد

امیر خراسانی، جامعه‌شناس شهری در گفت‌وگو با «فرهیختگان» گفت: «مساله ترافیک اصلا مساله دانشگاه نیست و اگر هم مشکل از دانشگاه باشد به‌سادگی قابل حل است.»

به گفته این کارشناس شهری، دانشگاه‌ها حتی اگر خروجی لازم را نداشته باشند، می‌توان دانش و فناوری مورد نیاز را وارد کرد و با رویکرد پروژه‌ای، این کاستی‌ها به‌راحتی قابل جبران است. فرهنگ رانندگی هم نقش چندانی در ایجاد معضل ترافیک در شهر ندارد و رویکردهای فرهنگی در کشور ما باسمه‌ای به‌نظر می‌رسند. این جامعه‌شناس شهری حتی مساله قرار مغزها را چندان به ضرر کشور نمی‌داند و معتقد است با ایجاد یک شبکه ارتباطی موثر با ایرانیان خارج از کشور که صاحب علم و سرمایه در نقاط مختلف دنیا هستند، می‌توان از آنها به‌خوبی استفاده کرد و زمینه توسعه را از این طریق فراهم آورد.

به گفته وی، ائومبیل محور بودن برنامه‌ریزی شهری در ایران، عامل اصلی وقوع ترافیک سنگین شهری است و ما مثل باقی کشورهای رژیم کاهش اتومبیل در شهرها را رعایت نمی‌کنیم. طبق این نظر، تهران شهری دوستدار اتومبیل و ضد پیاده‌روی است و اقداماتی چون ویران شدن معابر کوچک شهری و ساخت جاده‌ها و بزرگراه‌ها به‌نوعی حجم اجتماعی شهر را کاهش داده و پیچیدگی معضل ترافیک را بیشتر کرده است.

خراسانی می‌گوید: «این امکان وجود دارد که با اعمال سخت‌گیری‌های مختلف نسبت به ورود اتومبیل بیشتر به شهر، به‌مرور تعداد خودرو در خیابان‌ها را کاهش داد و از بار ترافیک تا حد زیادی کم کرد.»

به باور وی، حمل‌ونقل را نباید تنها به راه‌ها تقلیل داد و جامعه حاضر در راه‌ها را باید بیش از پیش مورد توجه قرار داد. به‌عنوان مثال این پرسش‌ها مطرح است که چرا شهرداری موظف به تامین پارکینگ برای خودروهای شخصی است درحالی‌که بیشتر عوارض حاصل از این پارکینگ‌های شهری صرف احداث بزرگراه‌ها می‌شود و حمل‌ونقل عمومی از آن بی‌نصيب می‌ماند؟ این کار به‌نوعی از عدالت هم به‌دور است که فضا و عواید شهری بیشتر دراختیار دارندگان خودرو باشد تا پیاده‌ها و کسانی که از حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند. درمجموع به‌نظر این کارشناس، جامعه‌شناسی شهری امری مغفول در تصمیم‌ها و سیاست‌های کلان شهری است و به این پدیده توجه کافی نشده است.

ایجاد مراکز آموزش علمی-کاربردی در شهرک‌های صنعتی

حسین بلندی، رئیس دانشگاه جامع علمی-کاربردی در نشست خبری گفت: «استفاده از مدرسان برای پیشبرد برنامه‌های دانشگاه یکی از الزامات است. ایجاد مراکز آموزشی در شهرک‌های صنعتی ایده خوبی است که باید توسط واحدهای استانی عملیاتی شود. برنامه‌های بین‌المللی دانشگاه جامع علمی-کاربردی باید توسعه یابد تا به‌عنوان قطب تربیت تکنسین و نیروهای مهارتی در منطقه به بهترین نحو شناخته شویم. ارتباط با اتاق اصناف باید در اولویت قرار گیرد و ایجاد بنیاد کارآفرینی و صندوق ملی توسعه مهارت راهکارهای مهمی است که لازم است پیاده‌سازی شود.»

او ادامه داد: «با آموزش‌های مهارتی کوتاه‌مدت می‌توانیم افراد را شاغل کنیم و باعث رفع دغدغه‌های فکری بسیاری از خانواده‌ها شویم. بحث معیشت و پرداخت به کارکنان هم دارای اهمیت بوده و باید اقدامات لازم در این خصوص انجام شود.»

رئیس دانشگاه علمی-کاربردی اظهار داشت: «همکاری با حوزه‌های صنعت و کشاورزی به‌عنوان دو بخش اصلی و تاثیرگذار در کشور، که حجم وسیعی از نیاز بازار کسب‌وکار و اشتغال را پوشش می‌دهند، باید توسعه و گسترش یافته و موانع موجود در این زمینه حذف شود.»

نگاهی به تولید مراکز آموزش عالی کشور

در رابطه با ترافیک شهری

طبق آمار پژوهشگاه علوم‌وفناوری اطلاعات ایران (ایرانداک) در سامانه گنج، ۲۱۶۸ عنوان مرتبط با ترافیک شهری تاکنون در کشور به ثبت رسیده است که شامل پایان‌نامه‌ها، رساله‌های تخصصی و دکتری می‌شود. اما مساله قابل توجه درباره آمار ارائه‌شده توسط ایرانداک این است که تهران با وجود دارا بودن بیشترین و مهم‌ترین مراکز آموزش عالی صنعتی، سهم چندانی در تولید این مقالات نداشته است، از طرف دیگر تنها ۱۱۴ عنوان سهم مقطع دکتری دانشگاه‌های کشور در حوزه ترافیک است. این درحالی است که غالب این عناوین بین سال‌های ۹۵ تا ۹۸ ثبت شده‌اند و از سال ۹۸ شاهد کاهش چشمگیر شمار رساله‌ها و پایان‌نامه‌ها هستیم و به‌عکس، گره ترافیک شهری هر روز کورتر و حل این معضل پیچیده‌تر از قبل می‌شود.

با وجود این، به گفته امین جمیلی، عضو هیات‌علمی دانشگاه تهران خروجی علمی دانشگاه‌ها اکثراً در حوزه تئوریک بوده و دانشگاه‌ها فاقد ارزش آفرینی عملی در صنعت هستند. بنابراین علی‌رغم خروجی علمی نسبتاً قابل قبول مراکز آموزش عالی در حوزه ترافیک، نباید انتظار داشت ظرفیت‌های دانشگاه خودبه‌خود فعال شوند و معضل ترافیک را حل کنند. آنچه در این میان اهمیت دارد هدایت این برون‌داد علمی در مسیر اجراست و اعداد و ارقام در این زمینه گویای وقایع نیستند به همین سبب پاسخ علمی و مناسب دانشگاه به مساله ترافیک را باید جویا و پیگیر شد و بدون مطالبه مستمر از مدیران این حوزه نمی‌توان انتظار خروجی قابل قبولی را داشت.

اختصاص ۶۰ میلیارد تومان به دانشگاه‌های علوم پزشکی

پنجمین همایش کتابداران و اطلاع‌رسانان سلامت درحالی برگزار شد که فرید نجفی، معاون تحقیقات وفناوری وزارت بهداشت مبلغ ۶۰ میلیارد تومان به مناسبت بازگشایی دانشگاه‌های علوم پزشکی جهت استفاده در سه حیطه رسیدگی به فضای فیزیکی و منابع کتابخانه‌های الکترونیکی و فیزیکی، تحقیقات دانشجویی، تامین مواد اولیه آزمایشگاه‌های تحقیقاتی و آموزشی اختصاص داد.

او در این همایش گفت: «با توجه به اینکه اپیدمی کووید-۱۹ همچنان یکی از عوامل تعیین‌کننده در بازگشایی دانشگاه‌های علوم پزشکی و تداوم آن است، بهترین فرصت است تا جهت تجهیز فضای فیزیکی برای حضور دانشجویان و استادان با حفظ فاصله اجتماعی و تامین منابع الکترونیکی و فیزیکی کتاب برای کتابخانه‌ها انجام شود.» به گفته وی، تغییر دیدگاه هیچ‌گاه از اهمیت این حوزه نکاسته است. در دوران شیوع کووید-۱۹ و تعطیلات ناشی از آن جو‌خه‌وتی رادر دانشگاه‌ها حاکم کرده و دانشگاه‌ها و کتابخانه‌ها را از شور و اشتیاق دانشجویان محروم کرده است.