یکشنبه ۹ دی ۱۴۰۳
شماره ۴۳۱۶
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

این روزها همه می‌خواهند برای تغییر شکل انتخابات طرح داشته باشند، شما چطور؟

همهٔ گزینه‌های انتخاباتی روی میز است

زهرا طیبی
خبرنگار گروه نقد روز

نزدیک هر دوره از انتخابات، حال و هوای مجلس هم انتخاباتی می‌شود و پرونده طرح‌های اصلاحی قانون انتخابات‌ها دوباره روی میز کمیسیون شوراها قرار می‌گیرد و رفت و برگشت کمیسیون و طرح‌ها به صحن علنی آغاز می‌شود. بعد از برگزاری ۵ دوره انتخابات در سال گذشته، خردادماه سال آینده موعد برگزاری انتخابات شورای شهر است. برخلاف اظهارات و صحبت‌های مسئولان دولتی و شورای شهری‌ها قرار نیست دور ششم شورای شهر ۷ ساله شود و با این حساب شورای شهر هفتم سه ساله خواهد بود. کمیسیون شوراهای مجلس، با نزدیک شدن به انتخابات شوراها، چند طرح اصلاحی برای قانون انتخابات را روی میز دارد که در ادامه به بخشی از این طرح‌های اصلاحی اشاره کردیم. برمبنای آنچه سخنگوی کمیسیون شوراهای مجلس گفته: «بخش‌هایی از قانون انتخابات به کمیسیون ارجاع شده و کمیسیون نیز اصلاحاتی روی آن انجام داده است» و قرار است این هفته و هفته آینده طرح‌های اصلاحی در صحن بهارستان بررسی شوند.

طرحی برای ۷ ساله شدن شورا به مجلس نیامده است

حادثه پرواز اردیبهشت، دوره ریاست جمهوری سیزدهم را سه ساله کرد و انتخابات ریاست جمهوری را یک سال جلو انداخت. از آنجا که انتخابات شورای شهر هم‌زمان با انتخابات ریاست جمهوری برگزار می‌شد، پیشنهادهایی برای جبران این جابه‌جایی زمانی مطرح شد. سه ساله شدن شورای شهر و برگزاری انتخابات شورای شهر هم‌زمان با انتخابات ریاست جمهوری از جمله این پیشنهادها بود که شورای نگهبان اعلام کرد براساس مصوبه این دوره شورای شهر چهارساله خواهد بود اما از آنجا که بر مبنای قانون، انتخابات شورای شهر و ریاست جمهوری هم‌زمان با یکدیگر برگزار می‌شود، دوره بعدی شورای شهر، یعنی شورای هفتم سه ساله خواهد بود و مجلسی‌ها هم سه ساله شدن طرح را تصویب کردند. با این وجود برخی از اعضای شورای شهر از هفت ساله شدن شورای شهر، صحبت به میان آوردند. موضوعی که چمران، رئیس شورای شهر تهران در تیرماه به آن اشاره کرد و گفت قرار است طرحی برای ۷ ساله شدن شورای شهر به مجلس ارسال شود. معاون سیاسی وزارت کشور اما به تازگی اعلام کرد دولت با ۷ ساله شدن شورای شهر مخالف است. با وجود حواشی که طرح ۷ ساله شدن شورای شهر به وجود آورد و رفت و برگشت‌های آن میان اعضای شورا و اظهارات اخیر دولتی‌ها، بیاتی سخنگوی شورای شهر ششم در گفت‌وگویی که با ما داشته، وجود طرحی تحت عنوان ۷ ساله شدن شورای شهر را رد کرد و گفت: «تأخیر در انتخابات شوراها، منتفی است. بر مبنای آنچه تا امروز تصمیم گرفته شده، انتخابات در موعد مقرر، یعنی ۳۰ خرداد برگزار می‌شود. مدت این دوره نیز همان چهار سال خواهد بود و طرحی با عنوان ۷ ساله شدن شوراها به کمیسیون ارجاع نشده است.»

تناسبی شدن انتخابات شوراها این هفته در بهارستان بررسی می‌شود

مجلسی‌ها، بار دیگر طرح تناسبی شدن انتخابات را این بار برای انتخابات شوراها در دستور کار قرار دادند. خرداد ماه سال گذشته بود که طرح اصلاح موادی از قانون انتخابات مجلس به بهارستان رفت و نمایندگان با برگزاری انتخابات تناسبی در تهران موافقت کردند. بر مبنای این طرح، نامزدهایی که حداقل ۱۵ درصد آرا را در حوزه فرعی کسب کرده باشند، در رقابت‌های حوزه اصلی یعنی استانی شرکت داده می‌شدند. علاوه براین هرنامزد می‌تواند، به صورت مستقل یا صرفاً به عنوان عضو یک لیست در انتخابات شرکت کند. همچنین در صورتی که رأی استانی، یک یا چند نامزد مستقل در هر حوزه انتخابیه فرعی بیش از نامزدهای معرفی شده توسط لیست‌ها باشد، آن فرد یا افراد به عنوان نماینده حوزه انتخابیه معرفی می‌شوند. این طرح البته در رفت و برگشت میان مجلس و شورای نگهبان دستخوش تغییر شد و با وجود تایید شورای نگهبان، شورای عالی نظارت ورود کرد و طرح کنار گذاشته شد. اما حالا مجلس دوازدهمی‌ها، طرح تناسبی شدن انتخابات شورای شهر در تهران را در دستور کار قرار داده‌اند و در حال حاضر کلیات این طرح در کمیسیون شوراهای مجلس تصویب شده و قرار است، این هفته در صحن علنی مجلس مطرح شود. بیاتی، سخنگوی کمیسیون شوراها در خصوص روند بررسی این طرح گفت: «طرح نظام تناسبی انتخابات، فقط برای حوزه انتخابیه تهران در کمیسیون تصویب شده است. این طرح هنوز به مجلس نرفته و باید در صحن مجلس تصویب شود. اگر تصویب شود، باید دید آیا وزارت کشور توان برگزاری آن را در این انتخابات دارد یا خیر.» بیاتی در خصوص جزئیات و تفاوت این طرح با نظام انتخاباتی فعلی شوراها هم گفت: «در حال حاضر، انتخابات ما اکثریتی است. در نظام تناسبی، رأی‌ها بر اساس لیست‌ها محاسبه می‌شود؛ یعنی افراد به لیست‌ها رأی می‌دهند و تناسب آرای کسب‌شده توسط افراد لیست محاسبه می‌شود. کسانی که بیشترین رأی را آورده باشند، بر اساس فرمول تناسبی به شورا راه پیدا می‌کنند. چون این طرح هنوز در مجلس مطرح نشده، باید دید آیا تصویب می‌شود یا خیر اما احتمال دارد این هفته طرح در مجلس مطرح شود.» سخنگوی کمیسیون شوراهای مجلس به این موضوع هم اشاره کرد که باید فعلاً تا تصویب طرح در صحن علنی مجلس صبر کرد اما در صورت تصویب، امکان اجرای آن در این دوره از انتخابات مجلس هم وجود دارد و گفت: «اگر طرح تصویب نشود، اصلاً موضوع منتفی است اما اگر تصویب شود، امکان برگزاری آن برای این دوره انتخابات وجود دارد، زیرا فرایند رأی‌گیری و انتخابات مشکل خاصی ندارد و صرفاً شیوه محاسبه آرا تناسبی است که می‌تواند در انتخابات این دوره اعمال شود.»

هم‌زمانی انتخابات مجلس و ریاست جمهوری یک پیشنهاد شفاهی

سه ساله شدن دولت سیزدهم و برگزاری انتخابات یک سال زودتر از موعد قانونی، منجر شد فاصله انتخابات مجلس و دولت، یک ساله شود. براین اساس و بر مبنای شرایط فعلی، بعد از برگزاری انتخابات مجلس در اسفند ۱۴۰۶، چهار ماه بعد موعد برگزاری انتخابات ریاست جمهوری در تیر ماه می‌رسد. براین اساس یکی از پیشنهادهایی که در مجلس در خصوص تنظیم زمان برگزاری انتخابات‌ها مطرح شد، برگزاری هم‌زمان انتخابات ریاست جمهوری و مجلس است. پیشنهادی که در صورت مطرح شدن در صحن علنی، احتمالاً حواشی زیادی به همراه خواهد داشت و به نظر می‌رسد، سیاسیون نیز با آن مخالفت‌های جدی داشته باشند. ولی‌الله بیاتی در واکنش به مطرح شدن چنین پیشنهادی اشاره کرد چنین موضوعی فعلاً در حد پیشنهاد است و هنوز به عنوان طرح مدون در نیامده است و گفت: «طرحی با این عنوان فعلاً تدوین نشده است اما به دلیل نزدیکی این دو انتخابات، پیشنهادهایی به صورت شفاهی مطرح شده که این دو هم‌زمان برگزار شوند. البته این پیشنهاد هنوز مستند و مکتوب نشده است. در حال حاضر، انتخابات خبرگان و مجلس هم‌زمان برگزار می‌شوند و انتخابات شوراها و ریاست جمهوری نیز هم‌زمانند. برگزاری هم‌زمان مجلس و ریاست جمهوری، نیاز به بررسی همه جوانب و قرار گرفتن در فرایند قانونی دارد.»

انتخابات شورا در ۵ هفته برگزار می‌شود؟

یکی از مواردی که در طرح اصلاحی قانون انتخابات شوراها در کمیسیون شوراهای مجلس در دستور کار قرار دارد، برگزاری انتخابات در بازه زمانی چندروزه است که براین اساس انتخابات شوراها به صورت سراسری برگزار نمی‌شود. در طرح اصلاحی که در کمیسیون مطرح شده، مبنا براین است که انتخابات به مدت ۳۵ روز و در ۵ هفته برگزار و انتخابات در چند استان در یک روز جمعه برگزار شود. ولی‌الله بیاتی در خصوص جزئیات این طرح اصلاحی گفت: «بر مبنای این طرح، به وزارت کشور مجوز داده می‌شود بنا به شرایط اقلیمی و آب و هوایی، انتخابات را در بازه ۳۵ روز برگزار کند. برای مثال یک روز تعطیل جمعه رأی‌گیری صورت گیرد. ممکن است یک استان یک هفته و در روز جمعه انتخابات را برگزار کند و استان دیگر، هفته آینده انتخابات را برگزار کند. البته ممکن است همه انتخابات در یک روز هم برگزار شود و ادامه داشته باشد. این اختیار به وزارت کشور داده شده که اگر شرایط اقلیمی یا سیاسی مناسب نبود، برنامه‌ریزی لازم را انجام دهد.» سخنگوی کمیسیون شوراهای مجلس البته به این موضوع اشاره کرد که: «این مصوبه فعلاً در کمیسیون است و به صحن مجلس نرفته. حتی ممکن است در مجلس تصویب نشود.» با این وجود به نظر می‌رسد تغییر در شیوه برگزاری انتخابات در شوراها با در نظرگرفتن شرایط اقلیمی در برخی استان‌ها و امکان مشارکت همه واجدان شرایط رأی‌دهی در هر استان صورت گرفته است. سؤالی که در این رابطه وجود دارد این است که با فرض تصویب این طرح اصلاحی در بهارستان و رسیدن آن به انتخابات خرداد ماه، وزارت کشور زیرساخت‌های لازم برای برگزاری انتخابات در ۳۵ روز در برخی استان‌ها را دارد و اساساً امکان اجرایی کردن این طرح اصلاحی وجود دارد؟

هیئت نظارت، دلایل ردصلاحیت را اعلام می‌کند

در طرح اصلاحی کمیسیون برخی خلأهای قانونی که در شش دوره انتخابات شوراها وجود داشت، اصلاح شده است و همچنین اعلام دلایل ردصلاحیت افراد از جمله موارد اصلاحی در طرح جدید است. موضوعی که سخنگوی کمیسیون شوراها به آن اشاره کرد و گفت: «در مورد اصلاحات قانون انتخابات، تلاش شده برخی اشکالات دوره‌های قبلی برطرف شود. برای مثال، در قانون فعلی سکونت افراد در روستاها الزامی شده، درحالی‌که پیش‌تر ممکن بود فرد ساکن شهر باشد. همچنین، درباره هیئت‌های اجرایی مرکزی در سطح کشور اصلاحاتی صورت گرفته است. یکی دیگر از موضوعاتی که در طرح اصلاحی مورد توجه قرار گرفته این است که در صورت رد صلاحیت افراد، دلایل آن به اطلاعشان خواهد رسید. این مورد در قانون جدید پیش‌بینی شده است. درصورتی‌که مشکلی امنیتی وجود نداشته باشد، هیئت نظارت می‌تواند دلایل رد صلاحیت را با موافقت فرد منتشر کند. برخی بعد از ردصلاحیت جوسازی می‌کنند که بی‌جهت تایید نشدند. این اقدام به شفاف‌سازی کمک می‌کند و جلوی مطرح شدن شایعات مبنی بر رد صلاحیت بی‌دلیل را می‌گیرد.»

بررسی راز موفقیت شهرهای شلوغ دنیا در مدیریت ترافیک‌های سرسام‌آور و مقایسه آن با تهران

قفل ترافیک چگونه باز می‌شود؟

هانیه درویش
خبرنگار

ترافیک یکی از بزرگ‌ترین کابوس‌های شهرنشینان در سطح جهان است که تأثیرات منفی زیادی بر محیط زیست و کیفیت زندگی مردم دارد. با رشد شهرنشینی و افزایش وسایل نقلیه شخصی مدیریت ترافیک به یکی از اولویت‌های اصلی مدیران شهری تبدیل شده و سال‌هاست شهرهای مختلف دنیا انواع و اقسام راهکارها را برای مهار کردن آن به کار برده‌اند. از گسترش حمل‌ونقل عمومی، طرح‌های محدودیتی برای خودروها، فرهنگ‌سازی بهبود رانندگی و الزام رعایت قوانین تا پولی کردن اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها و به‌سازی معابر و فعالیت‌های بزرگ و پرهزینه عمرانی. در این گزارش ما به‌طور اختصاصی به اقداماتی که در زمینه عمرانی و معابر شهری در کشورهای مختلف دنیا انجام شده می‌پردازیم تا شرایط را با تهران پرترافیک خودمان مقایسه کنیم. شهرهایی مثل استانبول، مسکو، پکن، لندن، برلین و توکیو که با اجرای پروژه‌های عمرانی گسترده توانسته‌اند به موفقیت‌هایی در مدیریت ترافیک دست یابند.

استانبول؛ ترکیب پل‌ها و تونل‌های ارتباطی

استانبول شهری با ترافیک سنگین و جمعیتی بیش از ۱۵ میلیون نفر از پروژه‌های عمرانی عظیم مانند پل‌های بسفر و تونل اوراسیا برای مدیریت ترافیک بهره برده است. پل‌های بسفر، سه پل عظیم روی تنگه بسفر با نام‌های پل شهدای ۱۵ جولای، پل سلطان محمد فاتح و پل سلطان سلیم هستند که امکان عبور و مرور بین دو قاره آسیا و اروپا را فراهم کرده و بار ترافیکی بسیاری از معابر داخلی شهر را کاهش داده‌اند. تونل اوراسیا که مختص خودروهاست با ۵/۴ کیلومتر طول، مسیری دو طبقه زیر آب ایجاد کرده که موجب کاهش ترافیک در پل‌ها شده است. به این ترتیب زمان سفر بین دو بخش شهر تا ۵۰ درصد و حجم ترافیک در ساعات اوج به میزان ۳۰ درصد کاهش پیدا کرده است. همچنین تونل‌های متعددی مانند تونل آوچا به همین منظور ایجاد شده‌اند. به‌طور کلی استانبول بیش از ۳۵۰ کیلومتر بزرگراه دارد که شامل سه پل مهم و چندین بزرگراه اصلی می‌شود. بنابراین استانبول با طراحی تقاطعات مدرن و غیرهمسطح در نقاط پرتردد توانسته از حجم ترافیک بکاهد.

مسکو؛ ساخت بزرگراه‌های کمربندی

مسکو، پایتخت روسیه با استفاده از بزرگراه‌های کمربندی و پروژه‌های متعدد زیرساختی توانسته یکی از پرترافیک‌ترین شهرهای دنیا را تا حدود زیادی به یک شهر نسبتاً آرام تبدیل کند. بزرگراه کمربندی سوم و بزرگراه‌های موازی به‌طور خاص برای توزیع ترافیک و کاهش تمرکز خودروها در مرکز شهر طراحی شده‌اند. طول کلی بزرگراه‌های مسکو به بیش از ۶۵۰ کیلومتر می‌رسد. سه کمربندی بزرگراهی اصلی شامل MKAD (به طول ۱۰۸ کیلومتر)، بزرگراه سوم و بزرگراه مرکزی (در حال توسعه) هستند و به کمک تقاطعات غیرهمسطح گره‌های ترافیکی شهر را بهبود داده‌اند. مسکو شبکه‌ای از تونل‌های زیرزمینی به‌ویژه در نزدیکی بزرگراه‌های کمربندی برای عبور خودروها ایجاد کرده که ترافیک سطح شهر را تا میزان قابل توجهی کاهش داده است. این شهر به دلیل ویژگی‌های جغرافیایی خود کمتر به پل‌های گسترده نیاز داشته اما چند پل مهم روی رود موسکوا مانند کرملین و زاموسکورسکی ساخته شده است. تمامی این اقدامات به کاهش متوسط زمان سفر روزانه شهروندان تا ۴۰ دقیقه کمک کرده و ترافیک مرکزی را به میزان ۲۵ درصد کاهش داده است.

پکن؛ توسعه زیرساخت‌ها و کنترل خودروها

پکن پایتخت چین با ترکیب پروژه‌های عمرانی و سیاست‌های کنترلی توانسته ترافیک را تا حد قابل قبولی مدیریت کند. ساخت بزرگراه‌های شعاعی و کمربندی که ارتباطات سریع بین مناطق مختلف شهر را تسهیل می‌دهد و اجرای سیستم محدودیت تردد خودروها براساس پلاک برای کاهش تعداد خودروها در معابر عمومی تأثیر زیادی روی این شهر آلوده و پرترافیک داشته است. پکن دارای بیش از ۱,۰۰۰ کیلومتر بزرگراه شعاعی و کمربندی است. کمربند ششم پکن حدود ۹۴۰ کیلومتر طول دارد که بزرگ‌ترین حلقه ترافیکی شهر محسوب می‌شود. پکن همچنین دارای تعداد زیادی پل ارتباطی در بزرگراه‌های کمربندی و شعاعی است که تردد بین مناطق مختلف را راحت‌تر می‌کند. تونل‌های زیرزمینی و تقاطع‌های غیرهمسطح هم نقش کلیدی در کاهش زمان سفر و مدیریت ترافیک در این شهر دارند. با این اقدامات پکن موفق به کاهش ۲۰ درصدی حجم ترافیک در ساعات اوج شده و سرعت حرکت در جاده‌ها را بهبود داده است.

نیویورک؛ زیرساخت‌های پیشرفته و شبکه حمل‌ونقل پیچیده

نیویورک با بیش از ۸ میلیون نفر جمعیت و ۷۳۸ کیلومتر مربع وسعت شباهت‌هایی با تهران دارد اما یکی از بزرگ‌ترین و پیچیده‌ترین شبکه‌های حمل‌ونقل و زیرساخت‌های شهری جهان را داراست. این سیستم شامل خیابان‌ها، بزرگراه‌ها، پل‌ها، تونل‌ها و سیستم حمل‌ونقل عمومی می‌شود که به میلیون‌ها نفر خدمات می‌دهد. نیویورک بیش از ۲ هزار پل دارد از جمله پل‌های مشهور مانند پل بروکلین، پل منهتن و پل جرج واشنگتن. این پل‌ها نه‌تنها از نظر معماری جذاب هستند، بلکه جریان ترافیک را بین بخش‌های مختلف شهر مدیریت می‌کنند. پل بروکلین با طراحی ماندگارش و پل جرج واشنگتن با ۱۴ لاین ترافیکی از نمادهای مهم این شهر هستند. تونل‌های معروفی مانند تونل بروکلین-باتری (طولانی‌ترین تونل زیرآبی در آمریکای شمالی) و تونل کوئینز-میدتاون بخش‌های اصلی شهر را به هم متصل می‌کنند. این تونل‌ها روزانه ده‌ها هزار خودرو را جابه‌جا می‌کنند. نیویورک برای مدیریت جریان ترافیک و کاهش تصادفات از سیستم حمل‌ونقل هوشمند (ITS) بهره می‌برد. این سیستم شامل ۱۴ هزار تقاطع سیگنال‌دار است که از طریق شبکه‌های بی‌سیم به هم متصل شده‌اند و از تکنولوژی‌های پیشرفته برای مدیریت جریان ترافیک استفاده می‌کنند. هدف اصلی این سیستم کاهش تصادفات، تسریع جریان ترافیک و بهبود ایمنی عابران پیاده بوده است. بدین ترتیب نیویورک یکی از پیشرفته‌ترین شهرها از نظر زیرساخت و مدیریت ترافیک محسوب می‌شود که می‌تواند الگوی خوبی برای دیگر شهرها قرار گیرد.

لندن؛ هزینه تراکم و توسعه حمل‌ونقل عمومی

لندن برای کاهش حجم ترافیک از رویکردی متفاوت استفاده کرده است. خودروهایی که وارد محدوده مرکزی شهر می‌شوند باید هزینه مشخصی پرداخت کنند. همچنین تمرکز اصلی این شهر روی توسعه شبکه مترو و اتوبوس است که جایگزینی مناسب برای خودروهای شخصی می‌تواند باشد. بدین ترتیب بزرگراه‌ها در لندن کمتر از دیگر شهرها هستند اما M۲۵ به‌عنوان بزرگراه کمربندی لندن با طول ۱۸۸ کیلومتر نقش مهمی در کاهش ترافیک مرکزی در این شهر دارد. با همین رویکرد ترافیک مرکزی شهر ۱۵ درصد کاهش یافته و آلودگی هوا نیز بهبود قابل توجهی داشته است.

برلین؛ اولویت با دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی

برلین با تمرکز بر کاهش وابستگی به خودروها اقدامات مؤثری انجام داده است. ساخت مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری، بهبود حمل‌ونقل عمومی با ارائه خدمات منظم و کارآمد از اقدامات اصلی این شهر برای کاهش حجم ترافیک است. طول بزرگراه‌های این شهر هم نسبتاً کم است. برلین کمی بیشتر از ۲۰۰ کیلومتر بزرگراه دارد و بزرگراه کمربندی A۱۰۰ یکی از مهم‌ترین پروژه‌های عمرانی برلین است. با این راهکارها در سال‌های اخیر استفاده از خودروهای شخصی در شهر کاهش یافته و همین موضوع به‌تنهایی می‌تواند از حجم قابل ملاحظه‌ای از ترافیک شهری بکاهد.

توکیو؛ زیرساخت‌های پیشرفته و مدیریت هوشمند ترافیک

توکیو یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای جهان است اما با اقداماتی مثل ساخت تونل‌ها و بزرگراه‌های چندسطحی و استفاده از سیستم‌های هوشمند مدیریت ترافیک برای نظارت و هدایت خودروها در زمان واقعی به موفقیت‌هایی در مدیریت ترافیک دست پیدا کرده است. شبکه بزرگراه‌های توکیو شامل بیش از ۳۲۰ کیلومتر است که بسیاری از آن‌ها چندسطحی بوده و از فضای محدود شهری به‌خوبی استفاده شده است. توکیو با توجه به محدودیت فضایی کمتر بر پل‌های بزرگ تمرکز کرده و بیشتر زیرساخت‌های شهری مانند تونل‌ها را تقویت کرده است. این شهر دارای تونل‌های چندسطحی مانند تونل یاماته است که از پیشرفته‌ترین سیستم‌های هوشمند بهره می‌برند. تقاطع‌های غیرهمسطح در توکیو بسیار پیشرفته‌اند و با سیستم‌های نظارتی هوشمند هدایت می‌شوند. مجموعه این اقدامات باعث کاهش چشمگیر ترافیک در بسیاری از نقاط شهر شده است.

تهرانی که قفل شده است

شهرهای موفق دنیا نشان داده‌اند ترکیب پروژه‌های عمرانی، توسعه حمل‌ونقل عمومی، و سیاست‌های مدیریتی تأثیر چشمگیری بر کاهش ترافیک دارند. برای تهران، الهام‌گیری از این تجربه‌ها می‌تواند گامی مؤثر در حل این معضل باشد. تهران با جمعیتی بیش از ۱۰ میلیون نفر از مشکلات ترافیکی شدیدی رنج می‌برد. برای حل یا بهتر است بگوییم التیام این درد بزرگ تهرانی‌ها پروژه‌های مختلفی مانند ساخت پل صدر و تونل نیایش انجام شده است اما نبود هماهنگی کافی بین پروژه‌ها، تمرکز بیشتر بر خودروهای شخصی به‌جای توسعه حمل‌ونقل عمومی و عدم استفاده مؤثر از سیستم‌های هوشمند مدیریت ترافیک، باعث شده که تهران همچنان با مشکلات ترافیکی شدیدی مواجه باشد. بیایید نگاهی کلی به اقدامات عمرانی انجام‌شده در تهران بیندازیم. تهران دارای چندین بزرگراه اصلی مانند چمران، همت، حکیم، نیایش و آزادگان است که بخش قابل توجهی از حمل‌ونقل شهری را پوشش می‌دهند. طول بزرگراه‌های شهری تهران حدود ۵۵۰ کیلومتر است و تعداد تقاطع‌های غیرهم‌سطح به بیش از ۲۰۰ عدد می‌رسد. تهران به‌طور کلی ۶۰ بزرگراه، ۳۴۵ خیابان اصلی و دو هزار و ۳۵۱ فرعی دارد. پل صدر یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های زیرساختی شهر است که با طول بیش از ۱۰ کیلومتر روی بزرگراه صدر ساخته شده است. در رابطه با تونل‌های شهری هم می‌توان به تونل توحید، تونل نیایش و تونل رسالت اشاره کرد که نقش مهمی در کاهش ترافیک مناطق مرکزی دارند. تهران همه این‌ها را دارد اما باز هم ترافیک قفل است.

برنامه‌هایی برای بازکردن قفل ترافیک

در سه‌الی چهار سال اخیر در کنار طرح‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی اقدامات زیادی در زمینه عمرانی و بهسازی معابر شهری هم انجام گرفته یا هم‌اکنون در حال انجام است. در پاییز ۱۴۰۲ فاز اول پروژه بزرگراه شهید بروجردی در منطقه ۱۸ به طول ۴/۷ کیلومتر که از سال ۱۳۹۳ آغاز شده بود، افتتاح شد و گفته می‌شود زمان برآوردشده برای افتتاح کامل آن بهار ۱۴۰۴ است. احداث محور غربی بزرگراه یادگار امام(ره) یکی دیگر از اقدامات برای کاهش ترافیک مناطق ۱۰ و ۱۷ است. زمان برآوردشده برای افتتاح این مسیر (بال غربی) پایان سال ۱۴۰۳ است و با توجه به پیش‌بینی‌های صورت‌گرفته امکان دارد تا پایان تابستان ۱۴۰۴ افتتاح شود. بزرگراه بسیج در بیشتر مواقع دارای ترافیک بسیار متراکم است و علاوه بر آن، سفرهای ترانزیتی به‌ویژه عبور خودروهای سنگین از داخل منطقه‌های شهری ۱۴، ۱۳ و ۱۵ مشکلات زیادی را برای ساکنان این مناطق به وجود آورده است. عملیات احداث آزادراه شهید شوشتری به طول ۱۶ کیلومتر در این منطقه اهداف زیادی از جمله کاهش بار ترافیک آزادراه بسیج، حذف خودروهای سنگین از ترافیک عبوری شهر، تکمیل کمربند شهر تهران، کاهش ۳/۵ درصد در شبکه ترافیکی بحرانی شهر تهران، کاهش ۲/۳ درصد در زمان تأخیر در کل شبکه شهر تهران، کاهش میزان مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا را به‌دنبال دارد. در زمینه تقاطع بزرگراهی و تقاطع غیرهم‌سطح هم اقدامات دیگری انجام‌شده مثلاً ۹۸ تقاطع بزرگراهی در شهر تهران شناسایی شد که با تکمیل آن‌ها حدود ۷۹۳ کیلومتر از مسیر تردد شهروندان کوتاه می‌شود و مصرف روزانه بنزین، یک میلیون لیتر کاهش پیدا می‌کند. همچنین در سال‌های اخیر با احداث و تکمیل ۲۷ تقاطع غیرهم‌سطح، بیش از ۱۴۰ کیلومتر از میزان مسافتی که سابقاً شهروندان برای جابه‌جایی در سطح شهر طی می‌کردند، کاسته شده. اجرای پروژه زیرگذر میدان سپاه که در دست اقدام است هم می‌تواند نقش مهمی در روانسازی بار ترافیکی این میدان داشته باشد. همچنین پروژه احداث زیرگذر دوربرگردان شرق به شرق بزرگراه ۱۲ کیلومتری شهید همدانی نخستین دوربرگردان شرق به شرق این بزرگراه است که به‌زودی افتتاح خواهد شد. پروژه احداث زیرگذر دوربرگردان جنوب بزرگراه شهید چمران در مجاورت بوستان گفت‌وگو هم در دست انجام است که علاوه بر حذف دوربرگردان همسطح و ناایمن موجود و جایگزینی آن با دوربرگردان غیرهم‌سطح، دسترسی‌های این منطقه را تسهیل می‌کند. این قبیل اقدامات بخشی از فعالیت‌های شهرداری برای تبدیل تهران به شهری کم‌ترافیک است البته اگر خودروهای شخصی بگذارند. طبق آخرین خبرها در تهران بیش از چهار میلیون خودرو تردد دارد یعنی تقریباً به ازای هر دو نفر یک خودرو. عددی که نسبت به بقیه شهرهای بزرگ دنیا بیشتر است و نشان از نامتقارن بودن توسعه در پایتخت دارد. شهری که بسیاری از مردمش هنوز مجبورند با خودروی شخصی به محل کار خود بروند و باید منتظر بود تا ببینیم این طرح‌ها بالاخره چه زمانی ثمر می‌دهند و رانندگی دلپذیر نصیب ما هم می‌شود یا نه.

فکر کنید کلیپ این مشکلات مدارس هم منتشر شده است

ادامه از صفحه یک

وضعیت نامطلوب قبولی‌های کنکور دولتی‌ها

سهم فقط ۷ درصدی دانش‌آموزان تحصیلکرده در مدارس دولتی در رتبه‌های برتر کنکور علی‌رغم گستردگی و تعداد بیشتر (حدود ۸۰ درصد دانش‌آموزان کشور در مدارس دولتی تحصیل می‌کنند) یکی دیگر از مصائب موجود در نظام آموزشی ماست که سال‌های سال است فقط دم از نامطلوبیت آن زده می‌شود و تغییری در میزان آن رخ نمی‌دهد. البته با وضعیت فعلی مدارس دولتی و کیفیتی که هم مدارس دارند و هم معلمانی که گفتیم چطور جذب می‌شوند و سر کلاس می‌روند و کنکوری‌هایی که می‌تازند و پکیج‌فروشی می‌کنند، آمارها غیردقیق نیست و اگر جز این بود موجب تعجب می‌شد.

نمره ۱۰ میانگین معدّل دانش‌آموزان کشور

براساس آمار موجود، «میانگین معدل دانش‌آموزان در خرداد ۱۴۰۳ برای مدارس دولتی عادی ۸/۹۶ - غیردولتی ۱۰/۳۷ - شاهد ۱۱/۰۹ - نمونه دولتی ۱۴/۱۷ - سمپاد ۱۶/۱۴ است. اگر میانگین معدل دانش‌آموزان را براساس رشته تحصیلی بررسی کنیم وضعیت چندان بهتر نیست، براساس گزارش مرکز ارزشیابی و تضمین نظام آموزش و پرورش، در خرداد ۱۴۰۳ میانگین معدل دانش‌آموزان در رشته تجربی پایه دهم، ۱۲/۶۴، یازدهم ۱۱/۵۲ و دوازدهم ۱۲ شد. میانگین معدل دانش‌آموزان در رشته ریاضی و فیزیک پایه دهم ۱۲/۶۹، یازدهم ۱۱/۲۶ و دوازدهم ۱۱/۸۲ است و میانگین نمرات دانش‌آموزان در رشته علوم‌انسانی در پایه دهم ۹/۴۴، در پایه یازدهم ۹/۰۷ و در پایه دوازدهم ۱۳/۹ است.» این آمار و میانگین معدل حدود نمره ۱۰ در مدارس دولتی و غیردولتی به جز مدارس سمپاد و نمونه دولتی‌ها که وضعیت بهتری دارند، نشان از وضعیت نابسامان نظام آموزشی و سواد ناکافی دانش‌آموزان دارد. هرچند مسئولان مثل رئیس مرکز ارزشیابی وزارت آموزش و پرورش معتقدند: «میانگین نمرات دانش‌آموزان به فرض مثال نمره ۱۰ است، به معنای آنکه ۵۰ درصد اهداف کتاب‌های درسی محقق شده است. این میانگین نشان‌دهنده وضعیت بحرانی نیست، چون سقف انتظار ما نمره ۲۰ است، می‌توان گفت اهداف به‌طور کامل محقق نشده‌اند.»