

حمل و نقل عمومی

حمل و نقل عمومی برای کارکرد شهرهای مدرن مهم است. شیوه قدیمی شهری، که کارگران در نزدیکی محل کار خود زندگی می کردند، جایگزین نوع جدیدی از شهر شده است یعنی پراکندگی شهری و نیاز به رفت و آمد، و اغلب در مسافت های طولانی، بین خانه و محل کار. این نوع جدید از منظر شهری، به همراه حضور اتومبیل ها، که عمداً توسط صنعت نفت و شرکت های خودروسازی به کار گرفته شد تعریف میشود. در ایالات متحده، آنها سیستم های حمل و نقل عمومی را در سراسر کشور خریداری و سپس بی رحمانه آن را از بین بردند تا اطمینان حاصل کنند که مردم چاره ای جز خرید و رانندگی خودرو ندارند.

در اروپا و آسیا و تا حدودی در کانادا، سیستم های حمل و نقل عمومی نقش مهم تری را ایفا می کنند، اما در همین جا و در واقع در سراسر جهان، مالکیت خودرو به عنوان سمبل موفقیت و ثروت دیده می شود و تقریباً در همه جا دولت ها سیاست هایی را به نفع خودروها، جاده ها و بزرگراه ها برای حمل و نقل عمومی دنبال کرده اند.

گفته می شود نخست وزیر پیشین انگلیس مارگارت تاچر گفته است: "مردی که بعد از سن 26 سالگی خود هنوز از اتوبوس استفاده میکند، می تواند خود را به عنوان یک شکست خورده قلمداد کند." این نوع نگرش باعث شده است تا دولت ها در بسیاری از نقاط جهان به جای تشویق مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی، یارانه های گسترده ای را برای ایجاد و نگهداری جاده ها و سایر زیرساخت های مورد نیاز خودروها فراهم کنند.

اما یکی از پارادوکس های شهرهای تحت کنترل خودرو این است که آنها بدون حمل و نقل عمومی نمی توانند کار کنند. بسیاری از افرادی که کارهای کم درآمد را انجام می دهند، معمولاً قادر به خرید و اداره ماشین نیستند - و در صورت امکان، و استفاده همگانی از خودروی شخصی شهرها بخاطر ترافیک فلج می شوند. سرمایه داری شهری به مشاغل با حداقل دستمزد و کارهای ناچیز وابسته است، بنابراین دولت باید برای افرادی که آن کارها را انجام می دهند مقداری خدمات ترانزیتی را ارائه دهد.

با این وجود، اغلب خدمات ارائه شده ناکافی و غیر قابل اعتماد هستند. چرا برای تأمین نیازهای افراد شاغل و فقیر، که غالباً مهاجر و عضو اقلیت های نژادی هستند، بیشتر از هزینه های لازم صرف می کنیم؟

در سرتاسر جهان، فعالیتهایی از طرف کاربران حمل و نقل صورت میگیرد که برای ترانزیت عمومی بهتر می جنگند. یک دیدگاه کلیدی که بسیاری از این مبارزات را هدایت می کند، این ایده است که حمل و نقل باید رایگان باشد، یعنی تأمین هزینه نه از طریق کرایه، بلکه از درآمدهای عمومی پرداخت می شود. بهمان ترتیب که بودجه ی جاده ها به طور معمول تأمین می شود: ساخت و ساز و نگهداری آنها از طریق مالیات ها و بندرت توسط هزینه های کاربر پرداخت می شود.

حمل و نقل عمومی رایگان به خودی خود کافی نخواهد بود. ما همچنین به ترانزیت خوبی نیاز داریم، ترانزیتی که مرتباً انجام می شود و به جایی می رود که افراد بخواهند بروند. همچنین باید دلپذیر و ایمن باشد. این نیاز به سرمایه گذاری جدید قابل توجهی دارد.

هزینه ساخت و تأمین سیستم حمل و نقل را نمی توان نادیده گرفت. توسعه دهندگان املاک و مستغلات همچنان به پراکندگی و بدتر شدن گسترش آن دامن میزنند، و زیر مجموعه های پراکنده ای را ایجاد می کنند که با حمل و نقل به هر روشی مناسب و قابل ارائه نیست. بنابراین آنها وابستگی جامعه به اتومبیل را بدتر می کنند در شرایطی که بحران آب و هوا ما را مجبور می کند وابستگی خود را به اتومبیل کاهش دهیم. مشخص است که مقررات دولت تأثیر کمی در رفتار توسعه دهندگان املاک و مستغلات داشته است. موضوعی که دیر با زود باید به آن بپردازیم، مسئله مالکیت خصوصی زمین است: ایده عجیب اینست که افراد ثروتمند و شرکت ها قادر باشند زمین بخرند و سپس هر کاری که می خواهند انجام دهند.

مبارزات ترانزیتی، مانند مواردی که در مقاله های شماره 18 صدای مارس 2017 چاپ شده است و

در وبسایت روبرو هم یافت میشود www.connexions.org Connexions

در مورد برزیل و لس آنجلس و Belo Horizonte

با موفقیت روبرو شده اند. تا آنجا که آنها بین رانندگان و سواران اتحاد برقرار کرده اند. یکی از استراتژی ، های مورد علاقه دولت ها مقصر جلوه دادن کرایه های بالا و خدمات ضعیف رانندگان حریص است که خواستار پرداخت حقوق و شرایط کار خوب هستند که ظاهراً راهی برای دولت ها باقی نمی گذارند بجز اینکه خدمات آنها را کمتر کنند.. تقسیم و پیشرفت ، تاکتیک مورد علاقه افراد قدرتمند است و برای مبارزه ی موفقیت آمیز ، باید آن تاکتیک را بشناسیم ولی آن را نپذیریم

یولی دیمر

اولین بار در مجله خبرنامه ی کانکشنز: سایر صداها ، در 18 مارس 2017 منتشر شد

مقالات بیشتری در مورد حمل و نقل عمومی را در وبسایت ما [Connexions www.connexions.org](http://www.connexions.org) بیابید