

- پنج‌شنبه ۱۱ بهمن ۱۴۰۳**
- سال هفدهم - شماره ۳۰۵۴**

وانت‌بار؛ دوگانه مبهم حق یا حق‌کشی!

اینکه به گفته برخی صاحبان و گردانندگان مغازه‌ها اگرچه به قول معروف رزق و روزی تقسیم شده و خداوند ضامن روزی هر انسانی است اما واقع امر این است که وقتی شهروندان می‌توانند بدون زحمت آمدن به بازار و مراکز اصلی فروش مثل سر گذر و سبزه میدان و تحمل شلوغی، با پارک دوبل و ایجاد راهبندان و بدون اینکه از ماشین پیاده شوند، خرید خود را از این وانت‌بارها انجام داده و از همان نیمه راه به خانه برگردند، دیگر زریا برد انتظاری به‌جز کم شدن تعداد مشتری و متعاقباً کاهش حجم فروش و درآمد در بازارها داشت.

این کسبه با اشاره به پرداخت مالیات‌های سالانه و انواع و اقسام هزینه‌های تحصیلی صنفی برای کسب و کار و نیز مخارج جاری مغازه‌های خود، معتقدند ایشان نیز در موضوع امنیت کسب و کار و اشتغال حقوقی دارند و احساس می‌کنند به دلیل ماماشات و عدم برخورد متولیان، در این مسیر متضرر شده‌اند، بنابراین انتظار دارند که مدیریت شهری و منظومه اداری شهر در این راستا ورود کرده و قبل از آنکه مانند برخی شهرها کار به جاهای باریک بکشد، موضوع حد و حدود و حق و حقوق هر طرف این ماجرا را مشخص کرده و از طریق مجاری قانونی به مرحله اجرا بگذارند.

■ **آنجا که حق با شهر و شهروندان است**
اگرچه در سطور پیش هم بدان اشاره کردیم که امرار معاش از راه حلال، حق قانونی هر شهروند بوده و فروش میوه و هر کالای مورد نیاز مردم در مغازه یا وانت‌بار یا هر وسیله نقلیه دیگر، فی‌نفسه جرم نیست، اما با این حال وقتی به حال و روز سیاه و رو به بحران ترافیک شهر همدان نگاهی گذرا می‌اندازیم، به‌وضوح می‌توان مشاهده کرد که همین وانت‌بارها هم به نوبه خود چه سهم بزرگی در ایجاد و افزایش این معضل دارند.

البته فرقی هم نمی‌کند این گره‌اندازی ترافیکی در حاشیه شهر باشد یا متن آن، تابستان باشد یا زمستان چون همه ما همه‌روزه و بارها شاهد حضور و یا توقف منجر به ایجاد اختلال در نظم ترافیکی این وانت‌بارها هستیم و به قول برخی منتقدان تقریباً در همه‌جا تأثیرات مستقیم و غیر مستقیم حضورشان محسوس و مشهود است و مثل استخوان در گلو نه می‌توان تحملشان کرد و نه از شرشان خلاص شد.

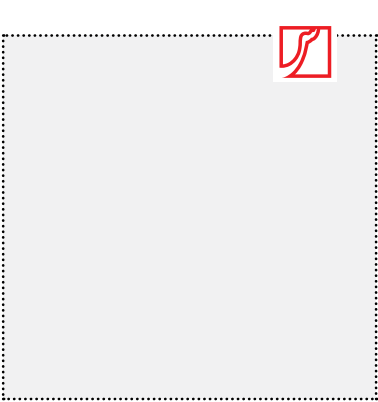
یک روز هودانه می‌فروشند، روز بعد پرتقال و سیب، یکی برای فروش کدو و بادمجان یک خیابان ترافیک راه انداخته و آن یکی برای جا کردن وانت‌ش به هر خودروی پارک‌شده‌ای خط می‌اندازد؛ حالا البته بماند که گاهی هم برای باز کردن جا و حفظ آن چه کارهای محیرالعقولی کرده و چه سخنانی ناشایستی به زبان می‌آورند.

حالا البته این هرج و مرج نیز در حالی رو به افزایش است که هم ما و هم آنها می‌دانیم که؛ – برای ماه هفت قانون ایمنی راه‌ها، استقرار اتومبیل در راه‌های داخل محدوده قانونی شهرها و هر گونه فعالیتی در این‌خصوص که باعث اختلال در تردد شود، جرم است.

– بر اساس تبصره یک بند دو ماده ۵۵ قانون، شهرداری‌ها موظفند که از ایجاد سد معابر عمومی و استفاده غیرمجاز و اشغال پیاده‌روها و میادین، پارک‌ها، باغ‌های عمومی برای کسب و کار یا به عنوان دیگری جلوگیری کرده و در رفع موانع موجود و آزاد کردن معابر و اماکن عمومی به‌وسیله مأموران خود اقدام کند.

– طبق ماده ۱۲ قانون راهنمایی و رانندگی، وزارت راه و شورشازی و شهرداری‌ها بنا به

موجود در این شکل خاص از تجارت و کسب و کار، معتقدند در صورت ساماندهی این صنف در اماکن و محدوده‌های مشخص، نه‌تنها می‌توان ضمن حفظ حقوق عموم مردم و دیگر مغازه‌داران از بار مشکلات موجود کاست؛ بلکه حتی می‌تواد در بُعد اقتصادی، اشتغال و از منظر اجتماعی، زیبایی و رونق محلات و مناطق، ظرفیتی‌هایی را ایجاد کرد مشروط به اینکه بدانیم و بخواهیم که در مسیر عدالت و انصاف حرکت کنیم زیرا هرکدام از این افراد نیز به‌مانند دیگر شهروندان دارای حقوقی هستند که نه می‌توان و نه باید منکر و مانع از آن شد.



■ **مسئله‌ای که رو به معضل و بحرانی شدن می‌رود!**

و اما با افزایش تعداد وانت‌بارهایی که در تمام طول ۲۴ ساعت شبانه‌روز، هر هفته، هر ماه و سال در هر گوشه شهر همدان بساط فروش میوه و کالا را راه انداخته‌اند، آرام‌آرام شاهد تبدیل یک مسئله شهری به یک معضل و بحران هستیم.

گو آنکه از منظر برخی تنها موضوع قابل تأمل درخصوص فعالیت این وانت‌بارها، مشکلات ترافیکی ناشی از توقف‌های طولانی، ناشنجاز و بی‌قاعده در نقاط پرتدد و مناطق پارک ممنوع یا بعضاً در پیاده‌روها و محل عبور عابران پیاده است که البته می‌توان این مشکل را هم با حضور پلیس راهور و جانمایی فضای مناسب برای آنان توسط شهرداری حل و فصل کرد. با این حال اما از منظر برخی دیگر از صاحب‌نظران، این موضوع جنبه‌های ناپیدای دیگر نیز دارد که شاید کمتر کسی بدان توجه کرده که مهم‌ترین آن مشکلات و تبعاتی است که فعالیت این گروه بر کسب و کارهای ثابت وارد می‌کنند.

به دیگر معنا و از منظر صاحب‌نظران اقتصادی این تصور وجود دارد که صاحبان وانت‌بارهایی که بدون داشتن مجوز کسب و بدون پرداخت مالیات، عوارض، بیمه، اجاره‌بهای واحد صنفی، هزینه آب، برق، گاز، تلفن و دستمزد کارگر، در تمام نقاط سطح شهر اقدام به فروش کالا می‌کنند، ناخواسته باعث رکود و کسادِ بازار یا مغازه‌های واقع در محلات و یا فعالیت اصلی‌ترین کانون‌های عرضه میوه و تره‌بار در شهر هم می‌شوند که طبیعتاً کمترین پیامد این امر ایجاد نارضایتی و اعتراض از سوی کسبه است.

توجه به این موضوع از آن حیث قابل تأمل است که به‌دلیل تحرک و قابلیت حضور در مناطق مسکونی، فعالیت آن‌ها در طول شبانه‌روز، قرار گرفتن در مسیر عبور و مرور، سهولت دسترسی و به‌صورت خاص عرضه اجناس و میوه به قیمتی ارزان‌تر نسبت به مغازه، علاقه و استقبال شهروندان از آن‌ها نیز روز به روز بیشتر شده و همین ویژگی نه‌فقط منجر به توسعه و گسترش فعالیت آنان شده بلکه حتی بر تعداد این خودروها نیز افزوده شده است.

سپهرغرب، گروه شهر – عباس سریشی؛ مسئله افزایش تعداد و گسترش فعالیت وانت‌بارها موضوعی است که مدیریت شهری همدان باید از هم‌اکنون و تا قبل از آنکه از یک مسئله شهری به یک بحران تبدیل شود، برای آن تصمیمات و راهکارهای واقعی را تعریف و بر اساس مصالح عامه و با تمام قوا اجرا کند.

هرچند در گذشته‌ای نه‌چندان دور شکل و شیوه کسب و کار صرفاً به مغازه‌ها، دستفروشان خُرد کنار معابر و یا نهایتاً غرفه‌های موقتی محدود بود؛ اما امروزه و با توسعه و گسترش بازار عرضه و تقاضا از یک‌سو و ظهور وسایل ارتباط جمعی و افزایش تعداد خودروها اشکال متنوع و دیگری از کسب و کار نیز مانند کار در منزل، کسب و کار اینترنتی و یا فروشندگان سیار هم در گستره شهرها پدید آمده و دیده می‌شوند.

گو آنکه فوای همه این اشکال کسب و کار نیز تلاش جهت کسب درآمد و معاش است اما با این حال نمی‌توان هیچ‌کدام از آن‌ها را به دور از حاشیه دانست. به دیگر معنا هرکدام از اشکال کسب و کار به نوبه خود دارای مُحتسنا و معایبی هستند که صداالبته بسته به نوع نگاه و مدل سیاست‌های اتخاذشده در قبال آن‌ها هم می‌توانند باعث زحمت شوند و هم رحمت؛ گوینا اینکه درخصوص یک صنف به‌خصوص از این جماعت کاسب یعنی رانندگان وانت‌بارهایی که از سطح شهر و کوچه خیابان‌ها تا جاده‌ها و راه‌های برون‌شهر، اقدام به فروش میوه، البسه و کفش، لوازم منزل و یا حتی غذا... می‌کنند هم داستان به همین منوال بوده و روایات پرحاشیه‌ای را با خود به همراه دارد.

البته در سال‌های نه‌چندان دور تعداد این وانت‌بارها چندان زیاد نبود و در بهترین حالت و در سطح شهر به تعداد انگشتان دو دست می‌رسید با این حال امروزه تعداد آن‌ها به حدی زیاد شده که نه‌فقط در منظومه شهری و فضای اقتصاد و تجارت دیگر حکم یک صنف و گروه خاص با محدوده‌ها و پاتوق‌های مشخص را پیدا کرده‌اند؛ بلکه در پی افزایش دامنه فعالیت، باعث بروز مشکلات و تبعات نه‌چندان خوشایندی برای شهر، شهروندان و دیگر کاسبان و مغازه‌داران هم شده‌اند، بسامدهای ناخواسته‌ای که حتی کار را به اعتراض و ارائه عرض حال به مبادی ذی‌ربط کشانده و متعاقباً باعث ورود عناصر راهور، انضباط شهری و حتی انتظامی و قضائی به موضوع شده است.

در این خصوص کارشناسان و صاحب‌نظران عموماً بر این عقیده‌اند که قبل از هرگونه نقد و بررسی و یا انداختن توپ مشکلات به زمین این جماعت، باید در نظر داشت که اساساً هر شکل از تجارت سیار در قالب فروش میوه یا هر کالای خوشایندی توسط این افراد، فی‌نفسه تخلف یا جرم محسوب نشده و یا هیچ قانون مشخصی برای جلوگیری از فعالیت آن‌ها جهت امرار معاش و تأمین معیشت خود و خانواده، وجود ندارد.

موضوع این است که این طیف افراد جامعه، به هر دلیل و البته عموماً از سر بیکاری و یا نداشتن توان راه‌اندازی مغازه، به این کار روی آورده‌اند تا از آن طریق، هزینه‌های خانواده خود را تأمین کنند، بنابراین جلوگیری از فعالیت آن‌ها از یک‌سو موجب بیکاری صدها سرپرست و بروز مشکلات اقتصادی حاد برای هزاران نفر خانواده‌های آن‌ها خواهد شد و در سوی دیگر احتمال بروز و شیوع انواع دیگری از معضلات اجتماعی خاص را افزایش خواهد داد.

البته در سوی دیگر ماجرا برخی جامعه‌شناسان نیز با اشاره به ظرفیت‌ها، فرصت‌ها و قوت‌های

نمی‌توان به‌وضوح مشخص کرد که نگاه کلی به این مسئله چگونه رقم می‌خورد؛ این بدان معناست که وقتی جمع قایل توجیه به وجود این وانت‌بارها اعتراض کرده و بدون توجه به موضوع توقف خودروهای غیر باری که باعث ترافیک می‌شوند، آن‌ها را عامل کندی حرکت و گرهِ ترافیکی در سطح شهر تلقی می‌کنند اما در این میان نیز کم نیستند شهروندانی که به این وانت‌بارها به مثابه یک فرصت نگاه کرده و باور دارند خرید از آن‌ها نه‌تنها از منظر پولی بلکه از نظر زمان و دسترسی بسیار مقرون به‌صرفه‌تر از بازار و مغازه است؛ بنابراین نباید مانع کسب و کار آن‌ها شد.

در این خصوص اما موضع شهرداری و پلیس راهور نیز چندان مشخص نیست، اینکه نه‌ای برخی برخورد‌های قهری و جبری در خصوص جابجایی اسکان و یا ترک محل اما در نهایت اقدام و تصمیم ایشان در خصوص جلوگیری از افزایش، ممانعت از ورود افراد غیر بومی، ساماندهی و یا رفع سد معبر و حذف خطرات ترافیکی یا معارض با منافع این جماعت کاسب کار است یا خوشایند و باب طبع مردم نیست؛ بنابراین اینجاست که خلأ وجود یک اتاق فکر تخصصی و خرد جمعی برای بررسی همه‌جانبه موضوع و تعریف بهترین راهکار واقعی برای کاهش یا برون‌رفت از مشکلات و موضوعاتی چون؛

– اینکه چگونه باید از افزایش تعداد این وانت‌بارها و یا ورود وانت‌بارهای غیر بومی به شهر و استان جلوگیری کرد؟

– چگونه و به به شکلی باید آن‌ها را ساماندهی و با تعریف کردن مناطق فعالیت، برای آنان محدوده‌سازی کرد؟

– چگونه با تدوین مقررات و قوانین علاوه بر اجازه کسب و معاش، ضمن ساماندهی از برخی حواشی نترسید و با لحاظ کردن سهم و حقوق شهروندان از گستره شهر، در مقابل برخی کج‌روی‌ها و زیاده‌خواهی‌ها ایستاد؟

زیرا به‌نظر می‌رسد با توجه به شرایط امروز و چشم‌انداز احتمالی فردا بسیار ضرورت دارد که مدیریت شهری همدان باید در اسرع وقت و تا قبل از آنکه یک مسئله شهری به یک بحران تبدیل شود برای این مسئله راهکارهایی را تعریف و با تمام قوا و براساس مصالح عامه آن‌را اجرا کند.

بد و بدتر.

■ **تضادگاه منافع و مصالح عمومی و خصوصی**

در گردش و نگاهی در سطح شهر همدان و گفت‌گو با تنی چند از رانندگان وانت‌بارها و مردم در خصوص شرایط کار و کسب آن‌ها و آنچه که از این راه‌آورد نصیب شهر و شهروندان می‌شود، شاهد یک چنگاکنگی و تضاد و تقابل غیر قابل فهم و فهم هستیم، چیزی شبیه به یک کلاف پیچیده‌ای از حقوق و دست‌درازی‌ها که جدا کردن آن‌ها از هم تقریباً غیرممکن است.

در گفت‌گو با رانندگان عموماً این صنف معتقدند که؛

– کسب و کار آنان نه خلاف قانون است و نه مانعی برای کسب و کار دیگران.

– آن‌ها نیز دارای زن و بچه و خرج و مخارج هستند که تنها از این طریق تأمین می‌شود.

– محل‌های تعیین‌شده برای آن‌ها از سوی شهرداری بسیار محدود است و ظرفیت همه آنان در تعداد، از طرفی همه مشتری‌ها هم به اینجا نمی‌آیند.

– برخی رانندگان با عنوان اینکه برای توقف در مناطق مشخص‌شده به شهرداری هزینه می‌پردازند، خود را محق راه‌اندازی کسب و کار می‌دانند.

– برخی نیز عنوان کردند؛ از سال‌ها قبل پاتوق‌های مشخصی داشته‌اند؛ چون در بیرون مسیر اقدام به پارک می‌کنند پس مشخصاً باعث ایجاد ترافیک نیستند.

– از دید آن‌ها این توقف بی‌منطق و بی‌قاعده خودروهای شخصی برای خرید است که باعث بروز ترافیک می‌شود نه الزاماً حضور آنان در سطح شهر.

– این مدل کسب و کار چندان بی‌هزینه نیست و باید علاوه بر سرمایه اصلی که همان خرید بار و یا داشتن خودروست، هزینه تعمیر و نگهداری خودرو، خواب بار و... را نیز بپردازند.

– به گفته بسیاری از رانندگان وانت‌بارهای همدانی هر روز شاهد افزایش تعداد فعالان این گروه هستیم که عمدتاً از شهرها و استان‌های دیگر به اینجا می‌آیند و معلوم نیست چگونه و چه کسی باید جلوی آن‌ها را بگیرد؟ البته دیدگاه بسیاری از شهروندان نیز در دو سوی یک دوگانه در نوسان است و

تشخیص و اعلام راهنمایی و رانندگی موظفند محل‌هایی که توقف وسایل نقلیه در آن‌ها به هر میزان موجب بروز خطر و کاهش ظرفیت و انسداد راه می‌شود را با نصب علامت مخصوص، مشخص کنند.

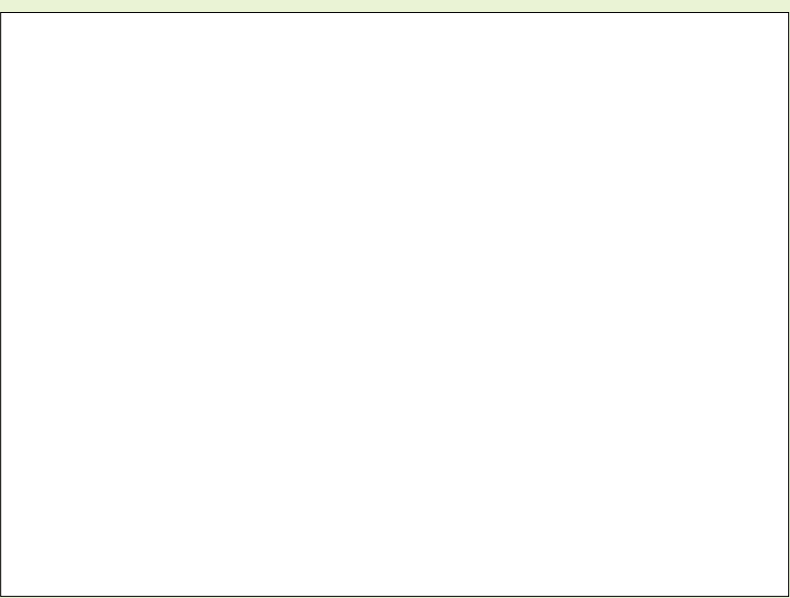
– همچنین در صورت توقف وسایل نقلیه در این قبیل محل‌ها و ترک آن یا امتناع راننده از حرکت و همچنین توقف خودرو در پیاده‌روها، مأموران موضوع ماده (۲) این قانون مکلفند ضمن صدور قبض جریمه، نسبت به انتقال وسیله نقلیه مطابق ماده (۱۳) این قانون اقدام کنند.

اما در نهایت وقتی نگاهی به وضع شهر و تبعات فعالیت این صنف می‌اندازیم ناگزیر باید بپذیریم که باوجود همه تلاش‌ها، برخورد‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و حتی جانمایی‌ها اما ظاهراً نه گوش این جماعت به این حرف‌ها بدهکار است و نه تلاش مسئولان تأثیر چندانی داشته، اینکه حتی ایجاد چند پاتوق توقف برای دست‌فروشان سیار توسط شهرداری هم راه به جایی نبرده و بیشتر مالکان این وانت‌بارها هرطور که صلاح و منفعتشان باشد در هر مسیر و نقاط توقف می‌کنند و پلیس راهور نیز به‌جز صدور قبض جریمه و نهایتاً چند تذکر‌کار دیگری از دستش برنمی‌آید.

البته این بدان معنا نیست که شنبه جماعت وانتی پر زور بوده و یا دست مأموران قانون خالی است بلکه روایت وجود یک کلاف سردرگم از تعارض منافع، مصالح اجتماعی و اخلاقی و نهایتاً خلأهای قانونی است که باعث می‌شود آنگونه که شایسته است ضمن حفظ کرامت انسانی و حقوق معیشتی این کاسبان سیار، نتوانیم از اثرات فعالیت آنان بر ترافیک شهر و سایر مغازه‌داران بکاهیم.

درواقع مدیریت شهر و مجموعه تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز به هر دلیل یا نمی‌توانند و یا شاید هم نمی‌خواهد ضمن تحلیل و بررسی وضعیت امروز به‌دنبال اتخاذ تدابیری مؤثر برای برون‌رفت از مشکلات و یا حتی کاهش تبعات آن باشند؛ چون از یک‌سو هم نمی‌توانند از آورده‌ها و منافع اقتصادی گروه هستیم که عمدتاً از شهرها و استان‌های دیگر نگران تبدیل شدن یک مسئله معمول شهری یک بحران امنیتی و اجتماعی پرحاشیه هستند، یعنی گرفتار شدن در یک دوراهی نامشخص و یا واماندگی فکری در انتخاب بین

جلوگیری از هدررفت آب در شهرها با سنگ‌فرش‌های نفوذپذیر



می‌شود)، دوام کمتری دارند؛ بنابراین برای مسیرهای دوچرخه‌سواری، خط‌کشی و تفکیک مسیرها یا املاک خصوصی مناسب‌تر هستند.

مواد مورد استفاده در سنگ‌فرش نیمه تراوا، ازجمله خاک اره، صدف، شن یا

به‌منظور ایجاد قابلیت نفوذپذیری از هم جدا شده‌اند.

لایه سطحی یا بالایی این سنگ‌فرش‌ها از مواد نفوذپذیر ساخته شده و به‌طور مستقیم با سطح بیرونی در تعامل است. لایه شن و ماسه از شن‌هایی شسته و متراکم‌شده با حداقل ضخامت ۷۵ میلی‌متر تشکیل شده که ۹۵ درصد سنگ‌فرش را به خود اختصاص می‌دهد و سنگر نگهدارنده یک بستر تحمل‌کننده وزن است که به‌طور عمده از سنگ خردشده بازالت و مقدار کمی مخلوط خاک پرکننده با نسبت معمولی پنج به یک تشکیل شده است و امکان عبور کنترل‌شده اکسیژن، آب و ریشه درختان را در اعماق زیرین پیاده‌روها و جاده‌های بتنی‌شده فراهم می‌کند. لایه زیرسطحی نیز فشرده‌ترین لایه است که برای رعایت استانداردهای راه‌سازی طراحی شده است.

■ **مزایا و معایب روسازی تراوا**

روسازی تراوا مزایای زیادی نسبت به سیستم‌های روسازی معمولی دارد و با کاهش پیک تخلیه آب باران در مناطق سنگ‌فرش‌شده، خطر سیل را کاهش می‌دهد. این روسازی‌ها همچنین با حفظ سطوح بالاتر رطوبت، سلامت خاک را افزایش می‌دهد که

این امر از درختان و فضا‌های سبز سالم‌تر حمایت و آن‌ها را در برابر خشک‌سالی مقاوم‌تر می‌کند. علاوه‌بر این، روسازی‌های تراوا وابستگی به زیرساخت‌های مدیریت آب باران را در مقیاس بزرگ کاهش می‌دهد و با ایجاد یک محیط شهری خنک‌تر در طول تابستان کمک می‌کند.

بالین‌حال این نوع سنگ‌فرش معایبی نیز دارد که هزینه اولیه بالا یکی از آن‌ها است، زیرا به مواد و تکنیک‌های نصب تخصصی نیاز دارد. تمیز کردن منظم آن‌ها نیز برای حفظ اثربخشی سنگ‌فرش ضروری است، زیرا کثیفی، زباله‌ها و رسوبات شیکاف‌ها را مسدود می‌کند. تعمیرات این نوع روسازی‌ها نیز پیچیده‌تر و گران‌تر از انواع معمول است. از سوی دیگر سنگ‌فرش تراوا برای همه مکان‌ها مناسب نیست و نمی‌توان از آن‌ها در مناطقی استفاده کرد که دارای بار رسوبی زیاد یا خطر آلودگی آب‌های زیرزمینی هستند.

علاوه‌بر این، روسازی‌های نفوذپذیر ظرفیت باربری محدودی دارد و آب و هوای سردتر، چرخه‌های انجماد و ذوب چالش‌هایی برای آن‌ها ایجاد می‌کند و به‌طور بالقوه موجب ایجاد ترک و سایر آسیب‌هایی در این روسازی‌ها می‌شود که دوام آن را به خطر می‌اندازد.