■ سال بیست و هفتم ■ شماره ۷۶۶۱ ■ شنبه ■ ۵ تیر ۱۴۰۰ ■ ۱۵ ذی‌القعده ۱۴۴۲ ■ 26 Jun 2021

ایران زندگی

نقش ۱۰ هزار واحد صنعتی در آلودگی نصف جهان

هوای هیچ مسافری با سفر به اصفهان تازه نمی شود

صفحه ۹

گزارش «ایران» درباره میزان مرگ و میر در تصادفات و ضرورت اصلاح عوامل بروز حوادث و سوانح جاده ای

مسافران قربانی جاده‌ها و خودروهای مرگبار!

گروه اجتماعی: در یک روز دو تراژدی دردناک، یکی واژگونی اتوبوس حامل خبرنگاران رسانه‌های کشور و دیگری اتوبوس حامل سرباز معلمان؛ که به مرگ دو خبرنگار و ۵ سرباز منجر شد. نگاهی به حوادث جاده‌ای در ایران نشان می دهد متأسفانه به‌دلیل حادثه خیز بودن برخی نقاط جاده‌ای کشور و فرسودگی ناوگان عمومی بویژه اتوبوس‌ها و کامیون‌ها، عدم توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ناصحیح رانندگی و مهم‌تر از همه آنها، خطای انسانی باعث شده آمار و مرگ و میر بر اثر تصادفات جاده‌ای عدد بالا و قابل توجهی را به خود اختصاص دهد. این در حالی است که کارشناسان معتقدند اگر اصلاحات لازم در خصوص نقاط حادثه خیز کشور انجام گیرد و همچنین ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای نوسازی و بهسازی شود و البته رفع و کاهش عوامل دیگر در دستور کار قرار گیرد به‌طور قطع آمار مرگ و میر جاده‌ای روندی کاهشی به خود خواهد گرفت.

■ وجود ۵ هزار و ۲۰۰ نقطه حادثه خیز در کشور

سرهنگ هادی امیدوار رئیس پلیس راهور کشور در مورد وضعیت راه‌ها و جاده‌های و اینکه آیا استاندارد نبودن راه‌های کشور منجر به حوادث جاده‌ای می‌شود یا نه در این باره به «ایران» می‌گوید: به‌طور کلی هیچ جاده‌ای غیر استاندارد نیست و برخلاف ضوابط و اصول فنی و مهندسی ساخته نمی‌شود. جاده‌ها بر اساس مهندسی، مطالعه و نیازسنجی احداث می‌شوند. اغلب حوادث به کاربری‌های جاده‌ها و به تغییراتی که در طول زمان برای جاده‌ها رخ می دهد برمی‌گردد. مانند تغییر شکل ترافیک و نوع حاشیه راه‌ها. در برخی موارد هم پس از ساخت جاده‌ها وقوع حوادث در نقاطی و در مقاطعی درصدی افزایش پیدا می‌کند که ما این مناطق را نقاط پر تصادف و حادثه خیز نامگذاری می‌کنیم. این نقاط علاوه بر آن استاندارد اولیه که در راهسازی لحاظ شده نیاز به یک تدابیر ویژه دارند که ما بر اساس میزان حوادث و نوع سانحه‌ای که در آن نقاط رخ می‌دهد علت‌یابی می‌کنیم و تدابیری برای رفع مشکل می‌اندیشیم. در حال حاضر حدود ۵ هزار و ۲۰۰ نقطه حادثه خیز در کشور شناسایی شده است که آشکارسازی حدود ۲۰۰ نقطه از این نقاط انجام شده و برای مابقی نیز اقدامات لازم برای رفع خطر و ایجاد ایمنی در دست اقدام است. پس راه‌های ما به خودی خود ایرادی ندارند اما در طی زمان دلایلی مانند عدم بازسازی مناسب یا شرایط جوی محیط، جاده‌های ما دچار ایراد می‌شوند. او در ادامه می‌گوید: ما مدام به مردم و رانندگان هشدار می‌دهیم که حادثه خبر نمی‌کند و ممکن است هر لحظه اتفاقی به وقوع بپیوندد. اگر قانون و مقرراتی که تعریف شده از سمت رانندگان رعایت نشود میزان حوادث تغییری نخواهد کرد. طبق آمار ۷۰ درصد علت وقوع حوادث پس از بررسی‌ها خطای انسانی شناسایی شده است. ما روزانه تقریباً ۳۰ الی ۳۵ تلفات جاده‌ای می‌دهیم که چون پراکنده رخ می‌دهد متأسفانه به گوش مردم نمی‌رسد. سرهنگ امیدوار درباره علت حادثه تلخی که منجر به شهید شدن دو خبرنگار در کشور شد، می‌افزاید: استفاده مکرر از ترمز آن هم در شرایط محیطی آن منطقه منجر به داغ شدن ترمز شده و ترمز برای نگهداشت خودرو دیگر آن حساسیت لازم را از دست می‌دهد. این موضوع هم به مهارت راننده برمی‌گردد چرا که وسیله ترمز داشته و سالم بوده است. همچنین وسیله مورد نظر برای آن محوری که در حال طی آن بوده مناسب نبوده است. مسئولینی که وسیله را برای جابه‌جایی خبرنگاران ما در نظر گرفته بودند به لحاظ ابعاد مناسب آن مسیر نبوده که باز هم به مبحث کاربری که در ابتدا عرض کردم برمی‌گردد. آنها باید از ناوگان مناسب مانند ون یا مینی بوس برای آن مسیر استفاده می‌کردند که هم سبک‌تر باشد و هم قابلیت مانور بهتر و بیشتری برای راننده مهیا می‌کرد.

■ ۶۳ حادثه ترافیکی پرتلفات در کمتر از ۶۰ ساعت

مجتبی خالدی، سخنگوی سازمان اورژانس کشور با اشاره به اینکه مصدومین حوادث ترافیکی یکی از معضلاتی است که کشور با آن روبه‌رو است، به «ایران» می‌گوید: در سال‌های گذشته حدود ۲۷ هزار کشته در سال وجود داشت ولی در حال حاضر نزدیک به ۱۶ هزار نفر فوتی در سال داریم. البته وقتی نگاه می‌کنیم، می‌بینیم که فقط این ۱۶ هزار نفر نیستند، یعنی چند برابر این عدد دچار معلولیت می‌شوند، دچار مصدومیت می‌شوند و به مراکز درمانی و توانبخشی باید سالیان سال مراجعه کنند تا درمان شوند، این مسائل به ما نشان می‌دهند که باید بحث ترافیک را جدی‌تر بگیریم. در حادثه ترافیکی اخیری که داشتیم در واژگونی اتوبوس خبرنگاران شاهد بودیم که ۲۱ نفر مصدوم و دو نفر فوت شدند، در کمتر از ۱۲ ساعت بعد اتوبوسی در دهشیر با یک تریلی در یزد برخورد می‌کند، ۳۹ نفر مصدوم می‌شوند، ۵ نفر هم فوت می‌کنند، در کمتر از دوساعت بعد هم یک دستگاه مینی‌بوس و پراید با هم برخورد کرده و ۸ نفر از کارگران مصدوم می‌شوند. واقعاً در سطح کشور حوادث زیادی را داریم. در اطلاعاتی که در مرکز سازمان اورژانس کشور ثبت شده در مدت کمتر از ۶۰ ساعت، ۶۳ حادثه ترافیکی پرتلفات داشتیم، اما در مورد حوادث ترافیکی آیا کاری می‌شود انجام داد که میزان تلفات کاهش پیدا کند؟ کشورهای پیشرفته به سمت هدف صفر فوتی در حوادث ترافیکی می‌روند، اما نکته‌ای که وجود دارد ما به یک اراده قوی‌تری برای کاهش تلفات نیاز داریم. چهار مرحله در حوادث ترافیکی اتفاق می‌افتد، یک نقص در این چهار مرحله باعث مصدومیت یا فوتی می‌شود.

به‌گفته خالدی، مرحله اول بحث مهندسی است، قبل از اینکه به هر چیزی بخواهیم بپردازیم، باید در زمینه مهندسی پیشرفت کنیم، در زمینه خودروسازی یا در زمینه راه‌سازی باید مهندسی وجود داشته باشد. اگر خودروهای خارجی در ایران واژگون شوند ۱۰ تا ۱۵ تا ۱۷ اربگ باز می‌شود و این افراد با کمترین صدمات از خودرو خارج می‌شوند و در مراکز درمانی کمتر از ۵ ساعت لازم است که تحت معالجه و درمان قرار گیرند، اما یک خودروی ساخت داخل با ایمنی پایین وقتی واژگون می‌شود، مثل یک چاقوی تیز بدن سرنشین و راننده را می‌برد و عملاً ممکن است تا ۵ ماه افراد تحت مراقبت‌های ویژه برای معالجه قرار گیرند. بحث دوم، بحث قانونگذاری است، قانونگذار باید در زمینه حوادث ترافیکی وارد کار شود، اگر واقعاً اتوبوس‌های بین‌شهری نقص دارند، نباید تردد کنند یا افراد با سن کم و بی‌تجربه نباید در جاده‌ها رانندگی کنند یا افرادی که حوادث پرخطری داشتند نباید اجازه رانندگی داشته باشند، همچنین افرادی که آشنایی به محورهای مواصلاتی ندارند یا با رانندگی در شرایط مختلف جوی آشنا نیستند، نباید قانونگذار به آنها اجازه رانندگی دهد.

میزان

■ مهم‌ترین عامل در حوادث رانندگی بی‌احتیاطی یا رانندگی پرخطر و تخلف از مقررات است

فرهاد صالحیان مدیرکل ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور نیز در خصوص عوامل بروز سوانح جاده‌ای و ضرورت اصلاح آنها به «ایران» می‌گوید: عوامل بروز تصادفات رانندگی مربوط به مجموعه‌ای از عوامل انسانی، وسیله نقلیه، جاده و شرایط محیطی آن است که از میان آنها، عوامل انسانی اصلی‌ترین عامل محسوب شده و سایر عوامل عمدتاً نقش ترکیبی و مکمل را در کنار عوامل انسانی ایفا می‌کنند. عامل انسان به تنهایی یا مشترکاً با عوامل دیگر تقریباً ۹۳ درصد عامل بروز حادثه در کشور می‌باشد.

او ادامه می‌دهد: با توجه به اینکه بیش از ۹۴ درصد جابه‌جایی در کشور با روش حمل‌ونقل جاده‌ای صورت می‌پذیرد، حمل‌ونقل جاده‌ای بار اصلی این حوزه را به‌دوش می‌کشد. معهذا وضعیت ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در وضعیت ایمنی مطلوبی نسبت به ایمنی سفرهای وسیله نقلیه شخصی قرار دارد که علت آن وجود سیستم‌های آموزشی، نظارتی و کنترلی موجود است، به نحوی که در واقع در کمتر از یک درصد دقیقاً (۰/۷ درصد) از تصادفات جاده‌ای، حمل‌ونقل عمومی درگیر تصادفات و به‌عنوان مقصر حادثه شناسایی شده‌اند. مدیرکل ایمنی و ترافیک سازمان راهداری تأکید می‌کند: مهم‌ترین اقدام برای ارتقای ایمنی حمل ونقل عمومی، کاهش خطرپذیری رانندگان با افزایش سطح مشارکت و نظارت شرکت‌های حمل‌ونقلی و اهتمام بیشتر در آموزش و افزایش کنترل‌های جاده‌ای حین سفر چه به‌صورت میدانی و چه به‌صورت سیستمی است. مهم‌ترین عامل در حوادث رانندگی بی‌احتیاطی یا رانندگی پرخطر و تخلف از مقررات است که فصل مشترک اغلب آنها رانندگی عجولانه در سرعت‌های بالا می‌باشد و بعد از آن عوامل خستگی و بروز حواس‌پرتی لحظه‌ای در رانندگان می‌باشد. لذا حوزه نظارت بر رفتار رانندگان و برخورد جدی و سریع با تخلفات آنها در کوتاه مدت و اصلاح رفتار و دانش ترافیکی کاربران در میان و درازمدت تأثیر بسزایی در پیشگیری از تصادفات خواهد داشت. البته ارتقای مستمر ایمنی راه و وسیله نقلیه به‌عنوان اجزای سیستم حمل‌ونقل نیز مهم و دارای اولویت است.

صالحیان در پاسخ به این سؤال که چرا سریال مرگ‌های جاده‌ای همچنان تکرار می‌شود، می‌گوید: اگرچه شرایط ایمنی سفرهای حمل‌ونقل عمومی به مراتب بهتر از سفر با وسیله نقلیه شخصی است، با کاهش سطح خطرپذیری رانندگان حمل‌ونقل عمومی که در مسیرهای طولانی کشور فعالیت می‌کنند تکرار این‌گونه حوادث کاهش خواهد یافت. البته در درازمدت لازم است که برای مسیرهای طولانی سیستم‌های حمل‌ونقل جایگزین از جمله سیستم ریلی پرسرعت جایگزین شود. تردد مکرر در راه‌های طویل، احتمال خستگی و اشتباه رانندگان را محتمل می‌سازد. البته جدا از سیستم‌های کنترلی و نظارتی، حتماً مشارکت هموطنان نیز در نحوه اقدام و گزارش وضعیت راننده و ناوگان در مواجهه با رفتار رانندگان در شرایط مشهود از نامناسب بودن رفتار و عملکرد راننده و یا شرایط نامناسب ناوگان نیز می‌تواند در بهبود شرایط و سطح ایمنی سفرها مؤثر واقع شود. استفاده از سیستم‌های هوشمند نیز در کنترل رفتار رانندگان نقش مؤثر داشته که توسعه کاربرد آن در حمل ونقل عمومی در دست اقدام می‌باشد.

اخبار

روحانی در جلسه رؤسای کمیته‌های تخصصی ستاد ملی مقابله با کرونا:

عملیات واکسیناسیون با حل مشکل واردات سرعت می‌گیرد

رئیس جمهوری با بیان اینکه عملیات واکسیناسیون با حل مشکل واردات و گرفتن مجوز واکسن داخلی برای بازار مصرف سرعت می‌گیرد، تأکید کرد: وزارت بهداشت و درمان و قرارگاه عملیاتی همه توان خود را برای جلوگیری از موج پنجم به کار گیرند.

به گزارش ایرنا، در جلسه رؤسای کمیته‌های تخصصی ستاد ملی مقابله با کرونا کمیته بهداشت و درمان با ارائه گزارشی در زمینه تأمین واکسن خارجی و همچنین با اشاره به ثمربخش بودن تلاش‌ها برای تولید واکسن داخلی و ورود دو واکسن تولید داخل به بازار عمومی مصرف طی روزهای آینده، تأکید کرد که با اخذ مجوزهای لازم برای تزریق عمومی واکسن داخلی و سرعت‌گیری عملیات واکسیناسیون، دولت به عهد خود در واکسینه کردن جامعه هدف ۱۴ میلیون نفر در موعد مقرر تعیین شده تا پایان این دولت، عمل خواهد کرد.

در ادامه حسن روحانی با ابراز خرسندی از اینکه واکسن‌های ایرانی موفق به اخذ مجوزهای لازم برای ورود به چرخه واکسیناسیون عمومی شده است، این موفقیت در عرصه سلامت و بهداشت کشور را برای ملت ایران افتخارآمیز خواند و تأکید کرد: خدمات این دولت در عرصه بهداشت و درمان در طول تاریخ کشور بی‌سابقه بوده و به عنوان یک سند افتخارآمیز ثبت خواهد شد. کمیته بهداشت و درمان همچنین در زمینه تمهیدات اندیشیده شده و اقدامات انجام شده برای کنترل و مهار موج جدید بیماری در مناطق جنوبی کشور و نیز جلوگیری از انتقال آن به دیگر مناطق گزارشی ارائه و تأکید کرد که با اعمال نظارت‌های دقیق و در صورت لزوم ایجاد محدودیت‌های جدید و تشدید نظارت‌ها بر اجرای پروتکل‌های بهداشتی در این مناطق همه تلاش‌ها برای مهار بیماری و ممانعت از انتقال موج جدید بیماری از استان‌های جنوبی به دیگر مناطق کشور در دستور کار قرار دارد.

خدادی: بخشنامه الزام دستگاه‌ها برای رعایت استانداردها بزودی ابلاغ می‌شود

معاون امور مطبوعاتی وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی درباره حادثه تصادف اخیر واژگونی اتوبوس حامل خبرنگاران، گفت: بزودی در قالب بخشنامه‌ای همه دستگاه‌ها را ملزم می‌کنیم برای برگزاری هر مراسمی، تمامی استانداردهای لازم مخصوصاً استانداردهای مربوط به وسیله نقلیه را برای میهمانان خود از جمله اهالی رسانه با وسواس رعایت کنند. به گزارش ایرنا، محمد خدادی در حاشیه مراسم تشییع پیکرهای ریحانه یاسینی و مهشاد کریمی خبرنگاران ایرنا و ایسنا که در سانحه واژگونی اتوبوس در استان آذربایجان‌غربی جان باختند به ایرنا، گفت: قواعد و قوانینی برای استانداردهای سرنشین و ماشین وجود دارد که باید رعایت شود. ما در معاونت مطبوعاتی بزودی در قالب بخشنامه‌ای این موضوع را ابلاغ خواهیم کرد تا دستگاه‌هایی که میهمان می‌پذیرند همان طور که نگران غذایی هستند که مسموم نباشد حتماً باید از استاندارد بودن وسایل نقلیه و جابه‌جایی مسافران نیز مطمئن باشند. وی ادامه داد: چیزی که مسلم است، ما استانداردهای استفاده از وسایل حمل و نقل را در کشور داریم اما بی‌توجهی و عدم رعایت این استانداردها در این حادثه تقریباً مسجل شده است. او با بیان اینکه اگر دستگاه مربوطه سازوکار درست استفاده از خودروی استاندارد برای اعزام خبرنگار را رعایت می‌کرد و این اتفاق می‌افتاد ماجرا فرق می‌کرد، افزود: هرچند هنوز جزئیات کامل ماجرا مشخص نیست اما آنچه از گزارش‌های اولیه آمده است، قصوری صورت گرفته است. خدادی گفت: آنچه از ما برمی‌آید اینکه کارگروه پیگیری و حقوقی تشکیل بدهیم و موضوع را کامل پیگیری کنیم اما مهم‌تر از آن این است که نگذاریم این اتفاق تکرار شود. یعنی سراغ دستگاه‌ها برویم و آنها را ملزم به رعایت استانداردها کنیم. وی همچنین درباره اعزام خبرنگاران در شرایط کرونایی هم گفت: اینکه رسانه‌ها تشخیص بدهند خبرنگار خود را از مرکز اعزام کنند یا از خبرنگار محلی خود برای پوشش برخی رویدادها استفاده کنند، به تشخیص خود رسانه‌ها بستگی دارد.

جان‌باختن ۱۱۵ بیمار کرونایی دیگر

مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت اعلام کرد: ۱۱۵ بیمار کووید۱۹ جان خود را از دست دادند و مجموع جانباختگان این بیماری به ۸۳ هزار و ۵۸۸ نفر رسید. تاکنون چهار میلیون و ۴۱۵ هزار و ۸۶۴ نفر دوز اول واکسن کرونا و یک میلیون و ۱۲۷ هزار و ۸۸۶ نفر نیز دوز دوم را تزریق کرده‌اند و مجموع واکسن‌های تزریق شده در کشور به ۵ میلیون و ۵۴۳ هزار و ۷۵۰ دوز رسید. بنابر این گزارش، از ظهر روز سوم تیرماه تا ظهر چهارم تیرماه و بر اساس معیارهای قطعی تشخیصی، ۱۰ هزار و ۸۲۰ بیمار جدید مبتلا به کووید۱۹ در کشور شناسایی شد که ۱۳۹۷ نفر از آنها بستری شدند. در حال حاضر ۳۲ شهر کشور در وضعیت قرمز، ۱۷۴ شهر در وضعیت نارنجی و ۲۴۲ شهر در وضعیت زرد قرار دارند.

ما و فردای انتخابات (۲)

رفتارشناسی رأی‌دهندگان

ادامه از صفحه اول

تاکنون دیدگاه‌های مختلفی در زمینه انتخابات، بیشتر حول محور آرای باطله و یا کفایت میزان مشارکت بحث کرده‌اند که به هر حال سه گروه از رفتار جامعه را می‌توان از هم تفکیک و تحلیل کرد:

۱- آنانی که پای صندوق‌های رأی آمدند و در انتخابات مشارکت کردند.

۲- آنانی که پای صندوق‌های رأی نیامدند.

۳- آنانی که آمدند و آرای باطله دادند.

البته برای یک تحلیل دقیق نیازمند تفکیک آرا در سطوح جغرافیایی مختلف، از شهرهای بزرگ تا شهرهای کوچک و روستاها هستیم، همچنین در یک مقایسه ماتریسی این میزان مشارکت با زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی این مناطق نیز باید تحلیل شود. تحلیل بر اساس این نوع طبقه‌بندی می‌تواند نشان‌دهنده میزان مشارکت در میان طبقات اجتماعی مختلف باشد و علت‌سنجی عدم مشارکت نیز بنابر خواست این طبقات، با وضوح بیشتری قابل تبیین خواهد بود. - به عنوان مثال میزان مشارکت ایرانیان خارج از کشور و کاهش آن در برخی کشورها به ۱۰ درصد و نوع نگرش آنها و یا میزان مشارکت در شهرهای بزرگ با امکانات بیشتر و نوع خواسته‌های آنها می‌تواند ابعادی از رفتارشناسی رأی‌دهندگان را نشان دهد - در حال حاضر به این داده‌ها دسترسی نداریم و این برداشت برگرفته از نتیجه کلی انتخابات است.

دیدگاه‌هایی که تاکنون مطرح شده بنابر علایق سیاسی بوده و بعضاً نوعی ساده‌انگاری فرافکنانه درباره علل این میزان مشارکت بوده است:

۱- در خارج از کشور، طرفداران تحریم اقتصادی که کمپین تحریم انتخابات را راه انداختند، آرای باطله و این میزان مشارکت را نتیجه دعوت خودشان می‌دانند.

۲- گروه دیگر که عمدتاً قصد ندارند کژکارکردی سیاسی درخصوص فضای رقابتی را بپذیرند، در تحلیل‌های خود نقش دولت فعلی و صرفاً شرایط اقتصادی را عامل اصلی برشمردند.

۳- گروه دیگری بیشتر به آرایش سیاسی انتخابات و نبودن سلایق مختلف در سبد رأی اشاره کرده و معتقد بودند اگر سلایق بیشتری در سبد انتخاب مردم بود مشارکت بیشتر می‌شد.

درباره میزان مشارکت علل مختلفی مطرح شد؛ عده‌ای گفتند شرایط کرونایی است و عده‌ای پیش‌بینی‌پذیر بودن نتیجه را علت عدم شرکت گسترده دانستند. این دلایل هیچ کدام نمی‌تواند تبیین کننده باشد و به‌طور قطع علت را باید فراتر از این مباحث جست‌وجو کرد چون علل پیش‌گفته در صورت صحت و واقعیت، درصد ناچیزی از علت‌ها را شامل می‌شوند و نوعی تحلیل خوشبینانه، ساده‌انگارانه و انحرافی است.

۳. در یک بررسی اولیه باید اهمیت عدم مشارکت بیش از ۵۰ درصدی واجدان شرایط را ارزیابی کنیم. برای کشوری با شرایط ما، این عدد علائم قابل تأملی دارد گرچه در برخی کشورهای با دموکراسی دیرین و قواعد ساختارمند این میزان مشارکت عادی تلقی شود. بررسی دیگر باید حول این میزان آرای باطله باشد که برای اولین‌بار چنین عددی ثبت شد.

من در این یادداشت به دو نظریه در رفتارشناسی رأی‌دهندگان که می‌تواند علت عدم مشارکت را تبیین کند، اشاره می‌کنم:

الف: نظریه اعتماد سیاسی: بر اساس این تئوری مفهوم اعتماد سیاسی با محک رابطه قدرت بر ترجیحات رأی‌دهی افراد مؤثر است. اگر رابطه قدرت را به دو نوع عمودی و افقی تقسیم کنیم طبعاً اعتماد ناشی از آن نیز به دو صفت تبعی و مشارکتی بیان خواهد شد. در اعتماد تبعی اصالت با تکلیف و آمریت بوده و تفویض امر به بالا است. در اعتماد مشارکتی، برابری حقوقی طرفین فرضی بنیادی است و لذا قرارداد منعقده مابین دو طرف اصالت می‌یابد و اعتماد مشارکتی پدیدار می‌گردد. بر اساس این فرایند، وقتی اعتماد به دولت به مفهوم عام مصداق پیدا می‌کند، آنگاه فرد احساس می‌کند در ساختار تصمیم‌گیری می‌تواند به‌طور جدی مشارکت سیاسی کند که نماد این مشارکت، مشارکت انتخاباتی است. بنابراین ترجیحات رأی‌دهی یک فرد و یا مشارکت انتخاباتی وی تابعی از ضریب اعتماد به نفس سیاسی و اعتماد به دولت به مفهوم عام است.

ب: نظریه انتظار: طبق این نظریه، انگیزه هر عمل و علت بروز هر رفتار خاص تحت تأثیر سه عامل است: انتظار از نتایج (پاداش یا تنبیه) حاصل از یک رفتار معین، جذابیت نتایج در برآوردن نیازهای افراد و اعتقاد به امکان‌پذیری تحقق نتیجه.

این دو نظریه نقش زیادی در تبیین تعداد آرای باطله و میزان مشارکت در انتخابات دارد. یکی از مهمترین دلایل آن پایین آمدن سرمایه و اعتماد اجتماعی است که در بیش از یک دهه دلایل زیادی برای کاهش میزان آن وجود داشت؛ اولین و مهمترینش ناامیدی به تغییر از طریق صندوق بود. شرایطی پیش آمد که طبقه متوسط و ساکنین شهرهای بزرگ در اینکه صندوق می‌تواند شرایط آنها را تغییر دهد، دچار تردید شدند. مطالعات اولیه در آمارها نشان می‌دهد میزان مشارکت در شهرهای بزرگ کاهش یافته است.

این روند کاهش مشارکت در شهرهای بزرگ از انتخابات مجلس یازدهم شروع شد. در آن زمان کسی اهمیت نداد که به عنوان مثال در یکی از شهرها تعداد آرای فرد منتخب، ۲ هزار نفر بیش از ناظران بر صندوق‌ها در آن حوزه بوده است. شاید برخی انتخابات مجلس با مشارکت پایین اما مجلسی مطلوب را به عنوان پیروزی قلمداد کنند اما این تصور غلط بدون یک آینده‌نگری، از ضرورت نقش مردم در مشارکت و تحول و پیشرفت کشور تغافل کرده است. اتفاقاً همان‌گونه که در نظریه اعتماد سیاسی بیان شد، میزان مشارکت را با سنجه سرمایه اجتماعی باید بررسی کنیم.

البته بنا بر نظریه انتظار، فقدان امید به نتایج صندوق نیز می‌تواند تبیین‌گر این میزان مشارکت باشد. بی‌سامانی سیاسی باعث شد نظام تبلیغاتی که نمی‌توان به نقش صداوسیما در آن اشاره نکرد، در ناامیدی مردم از نتایج صندوق پس از سال ۹۲ بسیار مؤثر عمل کردند. از سال ۹۲ غالب تریبون‌های رسمی به خطای انتخاب مردم اشاره و بر هیچ‌انگاری دستاوردها تأکید می‌کردند. برساخته شدن عدم دستاورد مردم و بی‌اثری رأی یکی از علل مهم ناامیدی بود. موارد مهمی مثل برجام و یا تدبیر برای شکست تحریم در مردم احساس دوگانگی عمیقی ایجاد کرد. طرح مسائلی مانند فساد همه‌گیر و باورپذیر شدن چپاول جامعه توسط ساخت قدرت این احساس را شدت بخشید. در این میان نمی‌توان به نقش تعارض‌های ساختاری، دوگانه‌های ساختاری فراوان و اصطکاک‌های سیاسی که به کاستن توان اجرایی و خنثی کردن برنامه‌ها منجر می‌شد و به ناکارآمدی‌ها فزونی بخشید نیز در کاستن از امید و اعتماد اشاره نکرد. کنش وقتی صورت می‌پذیرد که افراد احساس کنند امکان‌پذیری کنش وجود دارد و در نتیجه آن کنش به نتایج مطلوبی خواهند رسید.

وقتی ناامیدی از صندوق ۸ سال در ذهن مخاطب نشسته باشد طبیعی است که انتظار مشارکت پایین خواهد آمد. همان‌گونه که ذکر شد این تبیین‌ها نیاز به بحث بیشتری دارد و قطعاً دیدگاه‌های نویسنده نمی‌تواند تبیین‌کننده همه ماجرا باشد. امیدواریم پژوهشگاه‌ها و انجمن‌های علمی این مسأله مهم را مورد توجه خود قرار دهند، زیرا صندوق‌ها برای ما صرفاً یک عامل جابه‌جایی قدرت و دولت نیست بلکه پیشرفت و ثبات ایران و حتی تقویت امنیت ملی به آن بستگی دارد و نباید بی‌تفاوت از کنار آن بگذریم.

آگهی مزایده عمومی املاک
شرکت ونک‌پارک (سهامی خاص) در نظر دارد: تعداد ۱ دستگاه ویلای مسکونی آماده تحویل واقع در استان مازندران، شهر محمودآباد، شهرک خانه‌دریا، قطعه ۹۳۴ با مشخصات زیر را از طریق مزایده به‌فروش برساند، لذا از کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط جهت شرکت در مزایده دعوت می‌شود از تاریخ نشر این آگهی حداکثر تا ساعت ۱۰ صبح روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۱۵ جهت دریافت و تسلیم اسناد مزایده به دفتر مرکزی شرکت ونک‌پارک به نشانی: تهران، شهرک قدس (غرب)، میدان صنعت، بلوار خوردین، بالاتر از چهارراه هرمزان، شرکت ونک پارک، واحد فروش مراجعه نمایند.
هزینه دریافت اسناد به مبلغ ۱ ,۰۰۰ ,۰۰