

لزوم توجه به قوانین پیاده‌روی در شهر؛

خود راه بگویدت که چون باید رفت!

شاید برای تان عجیب باشد که بگویم راه رفتن مان هم چیزی شبیه رانندگی کردن مان است. همان طور که در خیابان، اکثر مادر بین خطوط نمی‌رانیم و یک خیابان سه لاینه را تبدیل به خیابانی می‌کنیم که می‌تواند ۱ لاین داشته باشد و درگیر ترافیک سنگینی و بوق و فریاد و ناساز و تصادف و... می‌شویم، در راه رفتن هم دقیقا از همین الگو استفاده می‌کنیم. از کدام الگو؟ مگر الگویی هم وجود دارد؟



آذر فخری، روزنامه‌نگار

در راسته خیابان ولی عصر به‌خصوص از چهارراه تا میدان قدم زده‌اید؟ حالا قدم زدن یا راه رفتن با عجله رفتن برای رسیدن به جایی کاری، کسی؟ در راسته خیابان انقلاب هم حتما راه رفته‌اید؛ حالا یا سر صبر برای تماشا یا خرید کتاب یا صرفا یک عبور برای رسیدن به... گذرتان هم حتما به بازار تهران یا تجریش افتاده است...

خوب در تمام این مسیرها و گذرهاما باید بدیدهای به نام «راه رفتن» مواجهیم و با معضلی به نام تنه‌زدن و تنه‌خوردن - سو یا برخورد با کسی که درست از روبه‌رو می‌آید و چهره به چهره شدن و دمی مکت برای عبور او یا خودمان و این یعنی متلازاهادان و کوتاه آمدن...

شاید برای تان عجیب باشد که بگویم راه رفتن مان هم چیزی شبیه رانندگی کردن مان است. همان طور که در خیابان، اکثر ما در بین خطوط نمی‌رانیم و یک خیابان سه لاینه را تبدیل به خیابانی می‌کنیم که می‌تواند ۱ لاین داشته باشد و درگیر ترافیک سنگینی و بوق و فریاد و ناساز و تصادف و... می‌شویم، در راه رفتن هم دقیقا از همین الگو استفاده می‌کنیم. از کدام الگو؟ مگر الگویی هم وجود دارد؟ از الگویی بی‌الگویی که مدام در آن

یادداشت

چرا ایران، ژاپن نشد؟

مجتبی لشکر بلوکی

زمانی یکی از مسئولان ارشد کشور گفته بود ما باید ژاپن اسلامی شویم! ظاهر این فانتزی، فقط خواسته دوران مانیتس، بیش از صدسال است که ما ایرانی‌ها خود را با ژاپن مقایسه می‌کنیم. حدود ۱۱۰ سال پیش، ناصرالملک، که در دوران قاجار چند سالی هم نایب‌السلطنه بود، جایی گفته: راه سعادت ملت این است که ما هم همان راهی را برویم که امپراتور ژاپن رفت و امروز برای سرمشق ملل غافل و خواب‌آلوده هیچ نمونه‌ای بهتر از ژاپن نیست.

چه شد که ژاپن، ژاپن شد و ایران، ایران ماند؟

باید اعتراف کرد که نمی‌شود، به این مساله به سادگی پاسخ داد. یکی از روش‌ها توجه به تفاوت هاست. تفاوت‌های رفتاری تفاوت‌های جغرافیایی و یا تفاوت‌های نهادی. در این جاقفط به سه تفاوت اشاره می‌کنم و شما را به تأمل فرامی‌خوانم. ۱. ژاپنی‌ها خیلی شیک و مجلسی حاضر خوانند!

معروف است که ژاپنی‌ها اصلا نمی‌خوانند. خودشان هم

تنه‌به‌تنه و شاخ‌به‌شاخ و شانه‌به‌شانه می‌شویم، به بسته‌های که در دست دیگران است می‌خوریم و باعث می‌شویم بسته‌اش بیفتد؛ بشکند یا بریزد یا... همدیگر را هل می‌دهیم طوری که یکی می‌افتد زمین و اگر دست و پا و سرش نشکند، حتما دچار کبودی و کوفتگی می‌شود. بی‌هوا و بسودن توجه به حضور دیگران، در پیاده‌روها، راه می‌رویم، طوری که انگار جز ما کسی دیگری در این مسیر وجود ندارد. درست همان طور که در خیابان به گونه‌ای رانندگی می‌کنیم که انگار پیست شخصی اتومبیل‌رانی خودمان است.

هنگام راه رفتن هم مثل وقتی که رانندگی می‌کنیم، مدام لاین و مسیر عوض می‌کنیم و لایمی می‌کشیم و در نهایت با سر گیجه و کلافگی به مقصد می‌رسیم.

چپ و راست نداریم!

در پیاده‌روی، همان‌طور که در رانندگی، باید از سمت راست خود حرکت کنیم؛ باور نمی‌کنید؟ ولی حقیقت دارد. اگر همین یک قاعده ساده را رعایت کنیم مطمئنا کمتر به هم تنه خواهیم زد و کمتر درگیر و رو در روی دیگران خواهیم شد.

اما مسئله این است که اغلب ما، همین نکته ساده را هم نمی‌دانیم و هنگام پیاده‌روی از هر طرف که شد و برای مان پیش آمد، حرکت می‌کنیم و آیند و روند دیگران برای مان مهم

نیست. سر به‌هو و بدون توجه به اطراف خود راه می‌رویم و تنها به این فکر می‌کنیم که باید به هر نحوی که شده خود را به مقصد برسیم.

اما البته، یک اتفاق خوب در این میان افتاده، این روزها اگر به مسافران مترو و حتی خودتان دقت کنید، می‌بینید که در راهروها و ایستگاه‌های مترو، همه جانب راست خود را رعایت می‌کنند؛ نه این که این عمل از روی آگاهی باشد، بلایت‌خوان مترو، به گونه‌ای است که برای مسافر، چاره‌ای جز حرکت از سمت راست خود باقی نمی‌ماند و در نهایت او خود را روی موزاییک‌هایی

بارنگ متفاوت می‌یابد که خط سیرش را مشخص می‌کند و به این ترتیب است که یک معماری در سنت، متاسفانه با استفاده روش شرطی کردن پانول‌ها! مردم را وامی‌دارد که از سمت راست خود حرکت کنند. امید که این شرطی‌شدگی در روی زمین و در پیاده‌روها و پیاده‌راه‌ها، در بازارها و کوچه‌و خیابان‌ها هم ادامه داشته باشد!

اخلاق ترافیکی، ناهنجاری شهری

گفتن ندارد که ما، هم به‌عنوان افراد پیاده‌رو هم به‌عنوان راننده و سواره اخلاق ترافیکی نداریم! و صد البته از وجود چنین چیزی هم بی‌خبریم. اما باید همین‌جا، تعریف و عملکردها را در ترافیکی را برای همدیگر روشن کنیم. منظور از اخلاق ترافیکی شهروندی

در اغلب خانواده‌های ما، فرزندان آموزشی در مورد نحوه راه رفتن در شهر، چیزی یاد نمی‌گیرند و تمام تمرکز گردانندگان شهر بر دو چیز است: اول چراغ راهنمایی، دوم خط عابر پیاده، که هر دوی این مقوله هم حداقل از سوی عابران و موتورسواران، آن چنان که باید و شاید رعایت نمی‌شود.

جامعه‌شناسان می‌گویند اخلاق ترافیکی شهروندی، در ذات خود با تعهد همراه است. هر چه میزان تعهد فرد در سطح اجتماعی بیشتر باشد، طبیعا اخلاق ترافیکی هم در سطح بالاتری قرار خواهد داشت. جامعه‌شناسان عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی را نوعی ناهنجاری یا کژرفتاری می‌دانند. کژرفتاری و ناهنجاری ترافیکی معمولا تحت تاثیر عواملی مانند عدم احساس تعلق عدم پیوند اجتماعی بین فرد و جامعه الگوپذیری افراد تحت تأثیر گروه‌های مختلف و نیز رسانه‌ها به‌عنوان یک نماد تکنولوژی که وارد زندگی شهروندی شده، ضعف پیوند بین افراد و جامعه اتفاق می‌افتد. این ضعف و عدم پیوند هم البته تحت تأثیر شاخص سرمایه اجتماعی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در واقع از روابط بین افراد با یکدیگر و نیز بسا ساختارهای اجتماعی، با اصطلاح سرمایه اجتماعی یاد می‌شود و فقدان یا ضعف این پیوند، می‌تواند کژرفتاری‌های اجتماعی را به وجود آورد.

باین تفصیلات، اخلاق ترافیکی شهروندی یعنی تعهدات و کنش‌های فرد که در قالب رعایت و احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر، نماد بیرونی پدیده می‌کند. اخلاق ترافیکی شهروندی در قلمرو فرهنگی و اجتماعی تعریف می‌شود. در قلمرو فرهنگی اخلاق ترافیکی شهروندان زمینه‌های الگوپذیری، اطلاعات رسانه‌ای و دانش عمومی و در قلمرو اجتماعی آن، تعهد اجتماعی و سرمایه اجتماعی به‌عنوان عناصر اصلی مورد توجه قرار می‌گیرند.

باز هم مقام اولی برای خودمان! بر اساس آمار رسمی تنها در سال ۱۳۸۳ بیش از ۲۸ هزار نفر در تصادفات مختلف رانندگی درون شهری و بین شهری جان خود را از دست داده‌اند. ایران به لحاظ نسبت مرگ و میر ناشی از تصادفات به هر ده هزار نفر جمعیت در بین تمامی کشورهای عضو سازمان ملل متحد، مقام اول را دارد! یعنی به نسبت هر ده هزار نفر در ایران حدود ۳/۴ نفر کشته می‌شوند و آمار دیگری می‌گوید: در حالی که مرگ و میر ناشی از تصادفات در دنیا در رتبه نهم عوامل

منظور از اخلاق ترافیک شهروندی یعنی میزان تعهد و پایبندی افراد به قوانین و مقررات وضع شده در محدوده راهنمایی و رانندگی و البته می‌دانیم که قوانین راهنمایی و رانندگی تنها مختص رانندگان و وسایط نقلیه نیست و بخشی از این قوانین به عابران مربوط است

مرگ و میر قرار دارد، اما در ایران بین رتبه اول و دوم در نوسان است! آمار متوسط سالانه تلفات جاده‌ای در ایران از میانگین کشته‌شدگان جنگ تحمیلی بیشتر است، و این یعنی ما با وضعیتی فاجعه‌آمیز روبه‌رو هستیم. اکثریت مردم شهر نشین از وضعیت کنونی رانندگی در ایران سرخورده و دلزده و از این وضعیت ناان هستند و نسبت به ضرورت تغییر این شرایط اصرار دارند اما...!! وقتی تصادفی اتفاق می‌افتد اکثر مردمی که برای تماشا جمع می‌شوند با دیدی فنی و کارشناسی مقصر را به درستی شناسایی می‌کنند، اما خود همین کارشناسان تماشاچی، معمولا نه هنگام رانندگی و نه در عبور و مرور در شهر، به این قوانین عنایتی ندارند!

چند توصیه کوچک برای راه رفتن! سعی کنید هنگام راه رفتن، به کسی تنه نزنید و با فشار از بین جمعیت عبور نکنید؛ در کتاب‌های آداب و سلوک فردی آمده است که: «این رفتار مخصوص افراد دون‌مایه و ناشایسته آداب معاشرت است.»

اگر در موقعیتی قرار گرفته‌اید که ناچارید از بین دو نفر بگذرید، یا دست و لباس شما به کسی خورد و برای او مزاحمتی پیش آورد، حتما عذرخواهی کنید. اگر هنگام راه رفتن در معابر عمومی در حال صحبت با همراهان - هم‌گوشی هم دوست و رفیق و همسر و... لطفا آهسته و ملایم حرف بزنید و وسط راه توقف نکنید. بکشید کنار و در گوشه‌ای به مکالمه خود ادامه دهید؛ درست مثل زمانی که رانندگی می‌کنید و ناچارید به تلفن همراه تان پاسخ بدهید. این راه‌ها به‌عنوان آخرین نکته به یاد داشته باشید که:

در موقع حرف زدن، با حرکت دادن سر و دست توجه مخاطب را جلب نکنید، آرام‌یاطمینانه صحبت کنید و در اماکن عمومی، کسی را با صدای بلند صدا نزنید. شاید طرف شما دوست نداشته باشد دیگران اسم او را بدانند.

از گوشه و کنار

رییس کمیسیون سلامت شورای شهر: طرح جمع‌آوری مخازن پسماند از سطح شهر جدی نیست



رییس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری در خصوص مخازن زباله‌های پایتخت گفت: مخازن پسماند دارای یک سری مشکلات محیط‌زیستی هستند که به همین دلیل مساله جمع‌آوری آن‌ها مطرح شد، اما این موضوع خیلی جدی نیست.

زهرا صدراعظم نوری، ادامه داد: این مخازن عاملی برای جذب حیوانات و حشرات موذی هستند و زباله‌ریایی نیز از طریق آن‌ها انجام می‌شود.

وی خاطر نشان کرد: این مخازن روی رفتار شهروندان تأثیر گذارند. چرا که با وجود آن‌ها شهروندان در هر زمانی می‌توانند اقدام به ریختن زباله‌های خود کنند که این برای نظافت شهر خوب نیست. به همین جهت لازم است در خصوص این موضوع یک بازنگری صورت گیرد و بررسی شود که آیا برای سطل‌های زباله نیازی به جایگزین وجود دارد یا خیر؟

تعیین جرائم نقدی سنگین برای قطع‌کنندگان درختان



رئیس مرکز مدیریت محیط زیست شهرداری تهران درباره برخورد با افرادی که اقدام به خشکاندن درخت می‌کنند، گفت: در یکی دو سال اخیر نرخ جرم‌هم خشکاندن و قطع کردن درختان افزایش پیدا کرده است و مجازات‌ها با همکاری سیستم قضایی تشدید شده است. تاکنون نیز در دادسرای ویژه شهرداری به‌صورت هفتگی به این تخلفات رسیدگی می‌شود و جرائم نقدی بسیار سنگینی برای این متخلفان در نظر گرفته شده است. صدرالدین علیپور با اشاره به افزایش سرانه فضای سبز در برخی از مناطق تهران نیز گفت: در برخی از مناطق مانند منطقه ۱۰ و منطقه هفت که سرانه فضای سبز کم است، شهرداری تلاش می‌کند با زمین‌هایی که معارض دارد را خریداری و به سرانه فضای سبز منطقه اضافه کند.

رئیس مرکز مدیریت محیط زیست شهرداری تهران هم چنین درباره ریختن سیمان پای درختان از سوی شهرداری تهران در منطقه ونک گفت: این خبر صحت ندارد و اصلا چراغ شهرداری در حالی که سالانه مبالغ زیادی برای نگهداری و ایجاد فضای سبز هزینه می‌کند دوباره اقدام به ریختن سیمان پای درختان کند. ممکن است این اقدام از سوی یک فرد انجام شده باشد اما این اقدام از سوی شهرداری نبوده است.

یک مقام مسئول خبر داد: بازگشت دو ایستگاه لرزه‌نگار به مدار تهران

به مدار تهران معاون پیشگیری و کاهش خطرپذیری سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران از عملیات تعمیر و راه‌اندازی مجدد دو ایستگاه لرزه‌نگاری شهر تهران واقع در ارتفاعات البرز مرکزی که ثبت و انتقال داده‌های مربوط به حرکت زمین را انجام می‌دهند، خبر داد. فاطمه صالح گفت: در حال حاضر شبکه رصد و پایش زمین لرزه‌های این سازمان از دو دستگاه لرزه‌نگار برخوردار است که ۱۵ سال از نصب آن‌ها در ارتفاعات البرز مرکزی واقع در اطراف سد ماملو و منطقه لپه‌زنک می‌گذرد و با توجه به زمان به نسبت طولانی بهره‌برداری و فرسودگی بخشی از تجهیزات که اخیرا منجر به از کار افتادن این دو ایستگاه شده بود، طی عملیاتی ویژه پس از تأمین تجهیزات مورد نیاز از جمله باتری خورشیدی و انجام تعمیرات لازم با استفاده از ظرفیت کارشناسان معاونت پیشگیری و کاهش خطرپذیری و صرفه‌جویی قابل توجه در هزینه‌های مترتب، بار دیگر بهره‌برداری از این دو ایستگاه آغاز شد و کار ارسال و رصد داده‌های زمین لرزه در شبکه ثبت زمین لرزه‌ها از سر گرفته شد.