دانش
رخنه در دهلیزهای هزارتو ۲۸

دانش
نیای شناگر پرندگان ۲۸

تکنولوژی
بازگشت هواپیمای مافوق صوت .. ۲۹

جامعه
شهر ممنوعه ۳۰

اگر شانس بیاوریم راه را پیدا می کنیم

شیوا زرآبادی: امروز هم شانس آورد، اجلش هنوز نرسیده است. درست یک ساعت قبل از اینکه برای گرفتن شیر پاکتی جلوی بقالی در صف بایستد ترمز تریلی ۱۸ چرخی که بار میلگرد داشت برید و کیوسک تلفن، تیر چراغ‌برق و بخشی از پیاده‌رو و مغازه را صاف کرد. آن روز صبح هم که کف خیابان امام‌خمینی نشست کرد و گودالی به عمق ۳ متر و بزرگی ۶ متر کنار خیابان درست شد، شانس آورد. او می‌توانست همان آدمی باشد که درست ساعت ۱۱/۴۵ دقیقه یک صبح پایینی از کنار ساختمان بلندی در میدان صادقیه می‌گذشت و خبر نداشت که آدم دیگری که قصد خودکشی دارد سقوط می‌کند و روی او می‌افتد و اجل به هیچ‌کدام دیگر فرصت ماندن نمی‌دهد. فردا هم اگر شانس بیاورد جزء آن ۵۲ نفری که روزانه به علت حوادث خیابان به اورژانس بیمارستان اختر، که مرکز درمان شکستگی است، مراجعه می‌کنند، نباشد یعنی تا فردا هیچ حادثه مترقبه‌ای برایش اتفاق نیفتاده است. برای یک آدم پیاده که نه از کوه بالا می‌رود نه در غار اکتشاف می‌کند و نه در معدن کار می‌کند ممکن است در شهری به بزرگی تهران این اتفاق‌ها بیفتد: در گودالی که در پیاده‌رو برای فاضلاب، گاز و برق کنده‌اند سرنگون شود یا از دست استادکاری که نمای ساختمان کنار پیاده‌رو را زیبا می‌کند سنگی جدا شود و بر سرش فرود بیاید و یا با تاکسی موتوری که در پیاده‌رو می‌راند برخورد کند. آدم پیاده اگر شانس بیاورد حداقل با یکی از این اتفاق‌ها در مسیرش مواجه می‌شود چون فرض محال است که بتوان مسیری را در تهران پیاده طی کرد و از کنار ساختمانی در حال ساخت نگذشت و حفاری‌های وسط پیاده‌رو آدم را مجبور به تپه‌نوردی نکند. اطلس تهران بزرگ تعداد کوچه و خیابان‌های تهران را حداقل ۱۴ هزار در وسعت ۱۲۰۰ کیلومتر مربع برآورد کرده است. دیده‌ها حاکی از آن هستند که در هر کوچه و خیابان حداقل یک ساختمان در حال ساخت است اما آمار رسمی در این‌باره وجود ندارد یعنی نمی‌توان گفت که در حال حاضر چند ساختمان در حال احداث در هر کوچه و خیابان وجود دارد. مطابق با آخرین آمار گردآوری شده سازمان شهرسازی و معماری شهرداری تهران در نیمه اول سال ۸۴ برای ۷ هزار خانه در تهران پروانه ساخت صادر شده است و از آنجایی که طبق مقررات خانه‌ای که پروانه ساخت گرفته باید حداکثر ظرف ۲۴ ماه کار ساختمانی را آغاز کند می‌شود تصور کرد فقط در ۶ ماه، ۷ هزار خانه در حال ساخت به اضافه بقیه ساختمان‌هایی که ساخت و ساز را از سال‌ها قبل شروع کردند و ۷ هزار ساختمان دیگری که در نیمه دوم سال پروانه خواهند گرفت چه شرایطی را برای تهران فراهم می‌کنند.

■ پیاده‌روی شانس

■ **آقا صاحب کارتان هست؟**

نه عصر می‌آید. کسی بالای داربست کار می‌کند و مصالح توی پیاده‌رو می‌ریزد.

■ **چرا توری نزدید؟**

می‌زنیم همین الان یکی رفته توری بخرد.

■ **چرا کار را نگه نمی‌دارید تا توری نصب شود، مردم که دارند از پیاده‌رو رد می‌شوند؟**

به اوستا گفتیم که حواسش باشد، وقتی کسی رد می‌شود چیزی پائین نیفتد.

■ **من حتی صداش هم زدم، نشنید چطور حواسش باشد؟**

داربست زدیم، آماده است. رفته توری بگیرد و بیاورد. مطابق با مقررات ساختمان‌های در حال ساخت وقتی بالا می‌روند و به اصطلاح «روی ارتفاع می‌روند» باید توری برای ایمنی پیاده‌رو و تابلوهای هشداردهنده در قسمت‌های بیرونی ساختمان نصب کنند. یک مهندس ناظر شهرداری در این‌باره می‌گوید: «نصب نکردن توری خلاف قانون و تخلف است. در حال حاضر بیشتر ساختمان‌ها توری دارند اما مسئله مهم جرثقیل‌های ارتفاع است که بعضی وقت‌ها بازوی اینها در خارج از محدوده کارگاه حرکت می‌کند و خلاف قانون است. چون امکان دارد به هر دلیلی مصالح از بازو جدا شود و بر سر مردم کوچه و خیابان بیفتد یا بازو در اثر باد و توفان بشکند. این از نکاتی است که رعایت نمی‌شود.» تحقیق و مطالعه جدیدی از حوادث برای افراد پیاده وجود ندارد اما آمار یک روز اورژانس تهران در ۲۷ خرداد فقط ۲۹ مورد حادثه غیر از تصادف که به‌نام «حادثه در خیابان» ثبت می‌شود را گزارش داده است. این آمار فقط مواردی است که به اورژانس تهران گزارش شده است. در اورژانس بیمارستان اختر نیز از ۷۰ مراجعه‌کننده در یک روز ۴۰ درصد مربوط به حوادث خیابان و ۳۰ درصد حوادث منزل است.

■ ایستگاه اتوبوس شانس

اگر بشود شانس آورد همین‌جا است. در ایستگاه اتوبوس مردم صبورانه منتظر اتوبوس ایستاده‌اند غافل از آنکه در چند قدمی آنها جرثقیلی در حال کندن گودالی به عمق ۱۵ متر است. بعضی‌ها برای فرار از آفتاب درست به همان ایرانیت‌ها تکیه داده‌اند اما درست به فاصله ۱۰ , ۱۵ سانت از ایرانیت پرتگاه ۱۵ متری قرار دارد. حالا که باد هم ایرانیت‌ها را تکان می‌دهد فقط باید به یک‌بار دیگر شانس فکر کرد.

■ **از کی اینجا را گودبرداری می‌کنید؟**

یک‌ماهه، یک‌سال هم کار داریم.

■ **این ایرانیت‌ها که در پیاده‌رو کنار ایستگاه اتوبوس گذاشتید محکم است؟**

بعداً محکم می‌کنیم با سیمان پشتش را سفت می‌کنیم.

■ **کی؟**

تا آخر هفته. فعلاً به‌جای پرده برزنتی ایرانیت گذاشتیم چون خیلی پیاده‌رو را گرفتیم.

■ **خلاف نیست؟**

نه از شهرداری اجازه گرفتیم.

اما این پیاده‌روهایی که به راحتی هویتشان را از دست می‌دهند به این بها که برجی سر به فلک کشیده در کنارشان ساخته شود، در دنیا نه فقط مقررات و شرایط و پیشینه تاریخی دارند بلکه سیاست هم در مورد آنها کاربرد دارد. مهندس ناظر شهرداری می‌گوید: «مسئله ایمنی در کارگاه ساختمانی از حریم پیاده‌رو شروع می‌شود. دور تا دور کارگاه ساختمانی باید حصارکشی شود و از پیاده‌رو جدا شود. پیاده‌رو مال شهروندان است و مالکیت فردی ندارد.» اگر این حرف‌ها را به حساب شعر و قصه نگذاریم باید گفت که مقررات درباره ساختمان و پیاده‌رو وجود دارد. آخرین آیین‌نامه ساختمانی شهر تهران که هنوز هم مبنا است مصوب انجمن شهر در تاریخ ۲۱ تیرماه ۱۳۳۱ خورشیدی است. در این آیین‌نامه حرف‌هایی زده شده که آنقدر از شرایط کنونی پیاده‌روها و معابر ما دور است که آدم فکر می‌کند این مصوبه برای ما نیست. اما اگر اتفاقی بیفتد ماده ۱۷ آن را ناشی از سوء اجرای ساختمان شناخته و مهندسینی که اتمام بنا را گواهی کرده بودند را به اندازه سهم خود مسئول آن عیب یا خطر نامیده است. ماده ۱۸ به موردی اشاره می‌کند که نصب حصار موقت در گذرهای همگانی در کارگاه‌های ساختمانی تا خاتمه نمای ساختمان اجباری است. حصار مزبور نباید حداکثر بیش از ۲ متر گذر را بگیرد. ماده ۱۹ نیز ریختن خاک و مصالح ساختمانی در خارج از حصار موقت را تنها با اجازه «برزن» مربوطه مجاز می‌داند. این مواد قانونی موادی است که به نوعی اجرا می‌شود اما بقیه مواد این آیین‌نامه آن‌قدر برای تهران دور از ذهن است که انگار به زبان نامفهوم دیگری نوشته شده است. به عنوان مثال در بخش مربوط به وضعیت داخلی ساختمان‌ها آورده: اتاق‌های قابل سکونت باید دارای نور مستقیم و هوای آزاد بوده و سطح هر اتاق مسکونی ۷/۵ مترمربع باشد و ابعاد گرمابه و مستراح هم بماند.

■ گودال شانس

به یمن خدمت‌رسانی به شهروندان محترم شرکت گاز گودال‌هایی به عمق یک متر و به فاصله ۲ متر از هم کنده است. خیابان شریعتی حدفاصل قلهک و میرداماد. صاحب مغازه: «نزدیک ۴ ماه است که پیاده‌رو را کنده‌اند. یک‌دفعه شهرداری کند، یک‌دفعه سازمان آب، حالا هم گاز. هیچ‌کدام هم زیر بار نمی‌روند که پیاده‌رو را تعمیر کنند. درست کنار همین جایی که کنده نشده وقتی شهرداری کند نشست کرد و شهرداری دو کامیون خاک و سنگ ریخت و پرش کرد.» یک هفته قبل یک راننده تاکسی می‌خواست برود مسجد نماز بخواند ماشینش را دم مغازه ما پارک کرد. سرش خورد به همین داربست مترو، بردیمش بیمارستان سرش چند بخیه خورد. من هم روی یک مقوا نوشتم: این از افتخارات شرکت مترو است. مواظب سر خود باشید. واقعاً چه کسی جوابگوی اتفاقاتی است که برای مردم در پیاده‌روها می‌افتد.»

■ این حرف‌ها را جدی نگیرید

گفته می‌شود فرد پیاده یک حق و حقوقی دارد و پیاده‌رو هم یک قواعد و مقرراتی. به‌جز آیین‌نامه ساختمانی که بخشی از آن به حقوق فرد پیاده پرداخته و یک بخش کوچکی از آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی که از تخلف موتورسواران در پیاده‌رو حرف زده، یک مجموعه اطلاعات در مورد مدیریت و برنامه‌ریزی پیاده‌رو و معابر شهری وجود دارد که مربوط به سال ۱۳۷۵ است. این تحقیق اولین و آخرین پژوهشی است که در زمینه پیاده و پیاده‌رو و مدیریت آن انجام شده است و به گفته یک مقام مسئول در سازمان زیباسازی و معماری شهر تهران فقط ۴۰ درصد برنامه‌ریزی‌های ما مطابق با این آیین‌نامه اجرا می‌شود. این فرد معتقد است که ۹۵ درصد معابر پیاده تهران نیاز به بازسازی دارند. آنچه که هر یک از ما به خوبی به آن واقفیم. در این آیین‌نامه این مطالب نوشته شده است: «در شهرهای اولیه پیاده نقش مهمی داشته است اما با ورود اتومبیل به زندگی مردم نقش پیاده در شهرها کمرنگ‌تر شد و اتومبیل نقش اصلی در تعیین محل استقرار کاربری‌ها و شبکه‌های ارتباطی پیدا کرد.» در بخشی از این آیین‌نامه به سهم زیاد تلفات پیاده در کشورهای در حال توسعه از جمله ایران اشاره شده است. نسبت تلفات پیاده به کل تصادفات در کشورهای در حال توسعه ۵۰ درصد است. در حالی که در کشورهای صنعتی این نسبت کمتر از ۲۰ درصد است. اما در این تهرانی که هر روز به تعداد اتومبیل‌هایش اضافه می‌شود، خیابان‌هایش پهن‌تر و پیاده‌روهایش کوچکتر می‌شوند، فقط ۲۵ درصد از کل سطح شبکه معابر شهری به شبکه پیاده‌روی اختصاص دارد. البته شاید از این شهرها که مردمش براساس آمار کنترل کیفیت هوا ۸ درصد روزهای سال گذشته هوای پاک تنفس کرده‌اند این توقع زیادی باشد. اما مردم تهران آلودگی هوا و صدا، مشکلات فیزیکی پیاده‌روها و کمبود ایمنی را به ترتیب از عوامل جلوگیری از پیاده‌روی دانسته‌اند. پله‌های پیاده‌روها هم قواعدی دارند. مثلاً اینکه در پیاده‌رو و پیاده‌راه‌هایی با عرض چهارمتر و کمتر نباید پله وجود داشته باشد و یا اینکه پله‌ها باید از روشنایی کافی برخوردار باشند و حداکثر مقدار پله‌های هر پلکان ۱۲ و حداقل آن ۳ پله است. اما در مورد وضعیت سیستم پیاده نتایج نظرسنجی از مسئولان در مورد کم‌توجهی نسبت به برنامه‌ریزی و مدیریت پیاده ما را به نکته جالبی می‌رساند و آن اینکه مسئولان علت کم‌توجهی به سیستم پیاده را نبود آشنایی با مسائل پیاده‌روی و تخصیص ندادن بودجه دانسته‌اند و ۸۳ درصد معتقد بودند که به مسائل پیاده در شهرسازی بهایی داده نمی‌شود. آمار تصادفات سال ۷۲ نشان می‌دهد که در ۴۵ درصد کل تصادفات منجر به فوت افراد پیاده شهر تهران درگیر بوده‌اند و این در حالی است که سال ۶۲ در ۲۱ درصد تصادفات افراد پیاده گرفتار شده‌اند. در یک نظر غیرکارشناسی می‌توان فرض کرد حالا که تعداد اتومبیل‌ها در شهر دو برابر یا بیشتر شده، آمار افراد پیاده در تصادفات نیز دو برابر شده باشد.

■ شانس در برابر موتورسواران

غیر از موتورسواران کمتر کسی است که از ورود موتورسوارها به پیاده‌رو گله نداشته باشد. این طور که از هر کسی راجع به حفاری‌های پیاده‌روها سئوال کنید حتماً از موتورسوارها هم یادی می‌کند. خانم جوانی می‌گفت: «تو را به خدا از موتورسوارها بنویسید. همین چند روز پیش اگر موتوری در پیاده‌رو بوق نمی‌زد و من بچه‌ام را بغل نمی‌کردم، الان معلوم نبود چه بلایی سر بچه‌ام آمده بود. تازه موتورسوار با من دعوا هم داشت که چرا کنار نمی‌روی وقتی بوق می‌زنم.» در مورد موتورسوارانی که به پیاده‌رو وارد می‌شوند قانون تشدید مجازات موتورسیکلت‌سواران متخلف مصوب ۱۳۵۶/۲/۲۴ وجود دارد. در ماده واحده این قانون آمده: «افسران و درجه‌داران دیپلمه مامور راهنمایی و رانندگی تهران مکلفند در محدوده قانونی شهر تهران رانندگان موتورسیکلت یا موتور گازی را که در پیاده‌رو مبادرت به رانندگی می‌کنند و یا در جهت خلاف مسیر مجاز حرکت می‌کنند و یا به وسیله لوله اگزوز صدای ناهنجار ایجاد می‌کنند علاوه بر اخذ جریمه نقدی مطابق با قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب خرداد ۵۰ موتورسیکلت یا موتور گازی فرد را از سه تا شش ماه به ترتیب زیر توقیف نماید: الف -ایجاد صدای ناهنجار لوله خروج دود، سه ماه توقیف ب - رانندگی در پیاده‌رو، سه ماه و در صورتی که به همراه صدای ناهنجار از لوله خروج دود باشد شش ماه توقیف. مطابق با تبصره‌ها و اصلاحات این ماده قانونی هزینه نگهداری موتورسیکلت در پارکینگ‌ها به عهده موتورسوار و نحوه اخذ آن مشخص شده است. اما واقعیت این است که به گفته یک مقام مسئول این قانون فعلاً با جدیت اجرا نمی‌شود و علت آن نیز این است که پارکینگ‌های شهرداری و راهنمایی و رانندگی با تراکم موتورهای متخلف روبه‌رو شده و چون امکان نگهداری و توقیف موتورها سخت شده تخلف موتورسواران به علت ورود به پیاده‌رو نادیده گرفته می‌شود.

■ راه کدام است

همه ما این تجربه را داریم. وسط پیاده‌رو به خاطر حفاری باید به خیابان برویم و بقیه راه را از کنار خیابان یا کوچه ادامه بدهیم. اینجا هم باید خیلی شانس آورد. با این رانندگی‌های درخشان آن یک‌کم ایمنی‌ای هم که در پیاده‌رو بود را باید زیر پا بگذاریم و بقیه راه را از خیابان ادامه بدهیم. مسئول پیگیری، طراحی و بهسازی معابر پیاده سازمان شهرسازی و معماری تهران که خواست نامش فاش نشود در این باره می‌گوید: «بله من تایید می‌کنم که پیاده‌روهای ما ناامن هستند. ما معبر پیاده به شکل استاندارد و تعریف‌شده آن نداریم. از نظر فرهنگی، اجتماعی و فنی اینها کیفیت لازم را ندارند. ما در این زمینه دچار یک تداخل هستیم. زیرا تمام تاسیسات زیرساختی خدماتی ما مثل آب، برق و تلفن همه از معابر پیاده می‌گذرند از طرف دیگر در این سال‌ها به دلیل رشد بی‌رویه ترافیک سواره ما مجبور شدیم که از عرض و وسعت معابر پیاده‌رو کم کنیم و به معبر سواره اضافه کنیم. من فکر می‌کنم راهکار این مشکل فقط مدیریت یکپارچه شهری است. شهرداری‌ها باید این مسئولیت را قبول کنند که از یک طرف مسئولیت خدمات به عهده شرکت آب و تلفن و گاز باشد و از طرف دیگر وقتی مجوز ساخت صادر می‌کنند ترافیک سواره و پیاده را هم مدیریت می‌کنند. شهرداری می‌تواند مرجعی باشد که از مرحله طراحی تا مرحله مدیریت را انجام دهد.» غروب و منظره یک شهر. از اینجا، کوه‌های شمال تهران، صدای شهر فقط یک غرش ترسناک است. معلوم نیست، درست در همین لحظه چند نفر و کدام‌ها از قافله زندگی جامانده‌اند و از این شهر کنده شده‌اند. آیا فردا هم شانس با ما است و اجل مهلت می‌دهد.

نگاه

شستن ننگ با خون

الهه فراهانی: قتل‌های ناموسی که در حمایت از آبرو، شرف و غیرت و تعصبات اتفاق می‌افتد در جوامع ما هر ساله زنان بی‌شماری را قربانی می‌کند. طبق بررسی‌های انجام شده ۲۰ درصد قتل‌های اتفاق افتاده در کل کشور ناموسی و جنسی است. بررسی‌های انجام شده در مورد قتل‌های ناموسی رخ داده در ۱۵ استان کشور نشان می‌دهد که در بسیاری از موارد مردان بدون حصول اطمینان از خیانت همسر و به بهانه‌هایی چون نافرمانی، عدم تمکین، سهل‌انگاری زن در انجام وظایف زناشویی و... اقدام به قتل می‌کنند و برای فرار از مجازات از این ماده قانونی استفاده می‌کنند. به اعتقاد صاحبنظران بیشتر مردانی که مرتکب قتل‌های ناموسی می‌شوند از بیماری‌های مختلف جسمی و روحی رنج می‌برند. بسیاری از این مردان از نظر نوع بینش و سطح تحصیلات در مرتبه پایینی قرار دارند. آنها به علت اینکه احساس شخصیت، ثروت، قدرت و منزلت اجتماعی ندارند که حس تملک و شخصیت‌بخشی خود را ارضاکنند در ساده‌ترین حالت زن خانواده را به عنوان مایملک خود تلقی کرده و شخصیت روحی و روانی خود را در وجود او تصور می‌کنند، در صورت کوچکترین ظنی به خیانت مجوز قتل را هم صادر می‌کنند. دکتر علی مقدم جامعه‌شناس می‌گوید: ریشه قتل‌های ناموسی به نوع نگاه جامعه به قشر زن برمی‌گردد. مردی که تمام شخصیت و شأن انسانی همسرش را در کارکرد جنسی او می‌داند طبیعی است که در مواردی چون تجاوز، رابطه جنسی غیرمتعارف و غیره اقدام به قتل زن می‌کند. باعث تعجب است مردانی که خود مرتکب اعمال مختلف خلاف اخلاق و منافی عفت شده‌اند بیشتر دست به قتل‌های ناموسی می‌زنند. مقدم در ادامه گفت: نوع تفکر موجود در جامعه باید اصلاح شود. متاسفانه شاهد هستیم زنانی که برخلاف میل خود مورد تجاوز جنسی قرار می‌گیرند یا خودکشی می‌کنند و یا بعضاً به دست همسران خود به قتل می‌رسند. در حالی که باید برعکس باشد و مرد به عنوان تکیه‌گاه روحی و روانی زن در هر حالتی نقش حمایتی خود را ایفا کند. دکتر اقلیما آسیب‌شناس اجتماعی می‌گوید: به دلیل آنکه مراحل طلاق در ایران بسیار دشوار و وقت‌گیر است بسیاری از زوج‌هایی که به نوعی از طلاق عاطفی رسیده‌اند همچنان به زندگی مشترک ادامه می‌دهند که این مسئله موجب می‌شود زن و مرد نیازهای عاطفی و جنسی خود را خارج از نهاد خانواده دنبال کنند. همچنین به دلیل فشارهای اجتماعی که بر زنان مطلقه وجود دارد بسیاری از زنانی که به دلایل مختلف راضی به ادامه زندگی با همسر خود نیستند اقدام به طلاق نمی‌کنند و سعی می‌کنند نیازهای خود را به طرق دیگری ارضا کنند. این آسیب‌شناس با بیان آنکه قتل‌های ناموسی در سال‌های اخیر در بین زنان همسرکش به شدت افزایش یافته است، می‌گوید: در حال حاضر بیشتر زنان مجرم در زندان اوین به جرم قتل همسران خود دستگیر شده‌اند. این نشان می‌دهد که برخی از زنان دیگر تحمل رفتارهای غیراخلاقی همسرانشان را ندارند و به دلیل آنکه از نظر جنسی و عاطفی از سوی همسران خود تامین نمی‌شوند با همدستی مرد دیگری اقدام به قتل شوهرانشان می‌کنند.