خبر

تهران کاندیدای شهری جهانی می‌شود

■ معاون معماری و شهرسازی شهردار تهران گفت: «بسیاری از ظرفیت‌های تهران، هنوز دست نخورده بوده و تنها ظرفیت‌هایی که استفاده شده، بخشی کاربری مسکونی، خدمات و شبکه حمل و نقل است.»پایگاه اطلاع‌رسانی طرح تفصیلی جدید شهر تهران خبر داد که هیربد معصومی با بیان این مطلب اظهار داشته: «شاید به نظر برسد که ظرفیت‌های شهر تهران به اتمام رسیده ولی واقعیت این است که به جهت تمرکز بیش از اندازه و عدم برنامه‌ریزی درست، تهران ظرفیت‌های زیادی دارد که هنوز دست‌نخورده باقی مانده و جای کار بسیار دارد.»او ادامه داد:«شهری مانند تهران بیش از اینها ظرفیت، کارکرد و توانایی دارد که باید مورد استفاده قرارگیرد که طرح تفصیلی جدید تهران راهی برای دستیابی به این ظرفیت‌هاست. طرح تفصیلی جدید که بر اساس راهبردهای طرح جامع تهیه شده است، به دنبال شهرالکترونیک، هوشمند و دانش پایه است، چون ما با چشم‌اندازی که برای شهر تهران دیده شد، فاصله بسیاری داریم.»او تاکید کرد:«با اجرای درست طرح تفصیلی جدید، تهران کاندیدای شهری جهانی می‌شود، در این راستا حدود یک‌هزار هکتار پهنه تجارت جهانی برای پایتخت در نظر گرفته شده که در مناطق جنوبی تهران رقم می‌خورد تا فاصله طبقاتی بین شمال و جنوب شهر برطرف شود.»معاون شهردار تهران اظهار کرد:«تهران ظرفیت‌های زیادی دارد که هنوز دست‌نخورده باقی مانده، واقعیت این است که در تهران کار آنچنانی انجام نشده، برای نمونه تهران هنوز یک شهربازی خوب و مناسب ندارد. به همین منظور برای اولین بار ۱۳۰هکتار زمین در منطقه ۲۲ به تهران لند اختصاص می‌یابد.»معصومی دراین‌باره توضیح داد: «تهران لند یک شهربازی بزرگ و وسیع است که کاملا منطبق و برگرفته از فرهنگ و آداب و رسوم ایرانی اسلامی ساخته می‌شود و امکاناتی که مجموعه شهربازی تهران لند ایجاد می‌شود، این مجموعه را در نوع خود بی‌نظیر خواهد کرد.» هیربد معصومی با تاکید بر اینکه توجه به اوقات فراغت از اولویت‌های شهرداری تهران است، گفت:«در این راستا احداث مجموعه شهربازی «تهران لند» در دستور کار قرار گرفته و امیدواریم به زودی شاهد کلنگ زنی آن باشیم. احداث این مجموعه در کمیته کار کمیسیون ماده ۵ تایید شده است و امیدواریم با تصویب نهایی آن در کمیسیون ماده ۵، مراحل اجرایی آن نیز آغاز شود.»معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران تصریح کرد: «می‌توان پیش‌بینی کرد که با احداث این مجموعه از سایر شهرها و کشورها نیز بازدیدکنندگان زیادی به شهر تهران خواهند آمد. احداث این شهربازی با مشارکت شهرداری تهران و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام خواهد شد.»

کتابخوانی به سرعت «بی. آر. تی»

■ مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه از راه‌اندازی دو اتوبوس مطالعه در مسیر خط یک بی.آر.تی خبر داد و گفت: «با راه‌اندازی این اتوبوس‌ها شهروندان فرصت می‌کنند در حین سفر از کتاب‌ها و مجلات موجود در اتوبوس استفاده کنند.» پیمان سنندجی با بیان این مطلب اظهار کرد: «در راستای نهادینه کردن فرهنگ کتاب خوانی و مطالعه، دو دستگاه اتوبوس به کتابخانه مجهز شده‌اند که این اتوبوس‌ها در مسیر خط یک اتوبوس‌های بی.آر.تی به شهروندان خدمات‌رسانی خواهند کرد.»او افزود:«این آمادگی وجود دارد که در صورت استقبال شهروندان در سایر خطوط نیز از اتوبوس‌های مطالعه استفاده کنیم. این اتوبوس‌ها تک کابین هستند و در هر اتوبوس بیش از ۳۰۰ جلد کتاب در زمینه‌های مختلف تعبیه شده است تا شهروندان بتوانند مطابق با علایق و سلایق خود انتخاب و در حین سفر مطالعه کنند. این اتوبوس‌ها نیز مانند سایر اتوبوس‌ها به صورت کاملا عادی و در تمام ساعات به شهروندان خدمات‌رسانی خواهند کرد.»

طرح موضعی ساماندهی پهنه‌های صنعتی بررسی می‌شود

■ معاون اداره کل شهرسازی و طرح‌های شهری معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران از تداوم بررسی طرح موضعی ساماندهی پهنه‌های صنعتی با حضور کارشناسان خبر داد. سهیلا صادق‌زاده، معاون اداره کل شهرسازی و طرح‌های شهری با بیان این مطلب گفت:«براساس نشستی که در این خصوص برگزار شده، مقرر شد تا پروژه‌های مربوط به هر یک از این پهنه‌ها به طور متناوب مطرح شود و مفاد آن توسط گروهی متخصص شامل نمایندگان سازمان حفاظت محیط زیست، مشاور محیط زیست شهرداری تهران و شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهرداری مورد بررسی قرار گیرد.»این گزارش همچنین می‌افزاید: «مجموعه نظرات فنی و تخصصی، توسط عامل چهارمی که برای این موضوع وجود دارد به عنوان کمیته راهبری هدایت پروژه‌ها در مقیاس کلان بررسی خواهد شد و به منظور کارشناسی مطلوب این جلسات به‌طور ماهانه برگزار می‌شود.»او با اشاره به پهنه‌های صنعتی معین شده در این طرح اظهار کرد: «طراحی و ساماندهی پهنه صنعتی حکیمیه در منطقه چهار، ساماندهی پهنه صنعتی منطقه ۹، طرح ایجاد و توسعه سایت صنعتی ـ کارگاهی در اراضی جنوب غرب در منطقه ۱۹ و طرح ناحیه صنعتی شمال در منطقه ۲۰ از طرح‌هایی هستند که تاکنون پیش‌بینی شده است.»سهیلا صادق‌زاده با تاکید بر اهمیت ساماندهی پهنه‌های صنعتی پاک و فعال در کنار سایر مجموعه‌های شهری اظهار کرد: «هدف از بررسی این طرح، اجرای سیاست یکپارچه برای این پهنه‌ها با توجه به خصوصیات هر منطقه است تا بتوان به طور مناسب آن را ساماندهی کرد.»

پارک ترافیک در گفت‌وگو با مدیر مجموعه

محله برو بیا در قالب تکنولوژیک

مریم رضایی

عکس: ایسنا

ترافیک مشکل هر روز من و شمایی است که در شهرهای بزرگ زندگی می‌کنیم. مشکلی که گاه حل نشدنی به نظر می‌رسد و بارها نیز به این موضوع اشاره شده که تنها راه گریز و گذر از این مشکل فرهنگ‌سازی و لزوم رعایت اصول اولیه رانندگی از سوی خود شهروندان است. همه می‌دانند که در بسیاری از موارد، ترافیک ناشی از رفتار غلط ترافیکی است و در نتیجه آموزش یکی از مهم‌ترین مسایل در رفع مشکلات ترافیک است. برای ارتقای ایمنی ترافیک باید آموزش در تمام مقطع سنی وجود داشته باشد. در بین گروه‌های مختلف، کودکان بهترین پل ارتباط میان آینده و گذشته هستند، گذشته یعنی پدران و مادرانی که با فرهنگ نادرست و ندانستن اصول اولیه رانندگی، این جامعه را ساخته‌اند. آموزش‌های مستقیم رفتار ترافیکی به کودکان در محیط واقعی توأم با خطراتی برای آنهاست. برای همین، یکی از روش‌های آموزش عملی به آنها، استفاده از پارک‌های آموزش ترافیک است که شبیه محیط واقعی ترافیک هستند، برای مثال: جهت حرکت، پیاده رو و علایم راهنمایی، چراغ‌های راهنما و... دارد، ولی در مقیاس کوچکتر طراحی و احداث شده است.

پارک ترافیکی

ایده پارک آموزش ترافیک با استفاده از خودروهای کوچک نخستین بار توسط یک فرد آلمانی فنلاندی‌الاصل به نام جاکا ناپاری ارایه شد. به همت او نخستین پارک مجهز به چراغ راهنما و تابلوهای ترافیک و خط کشی معابر در سال ۱۹۸۹ میلادی در شهر هامبورگ آلمان گشایش یافت. در حال حاضر بیش از صدها پارک آموزش ترافیک در کشورهای مختلف دنیا از جمله اتریش، آلمان، سوییس، فرانسه، بریتانیا، لهستان، روسیه، پرتغال، اسپانیا، فنلاند، هندوستان، چین، کره، ژاپن، اسکاتلند و ... مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. در ایران هم البته حالا این پارک‌ها وجود دارند.

مهندس خادم‌الاسلام در حاشیه سمینار آموزش ترافیک با اشاره به اینکه ۲۲درصد از قربانیان تصادفات رانندگی در کشور کودکان هستند، گفت: «در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک کودکان، چهار پارک آموزش ترافیک در تهران ایجاد شده و بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، شمار این پارک‌ها افزایش یافته که مناطق ۱۵ و چهار در اولویت افزایش پارک‌های آموزش ترافیک در تهران هستند.»

علاوه بر آموزش‌های لازم در پارک آموزشی محوطه‌های تفریحی جهت سرگرمی کودکان هم در آنها طراحی شده است. در کنار محوطه‌های تفریحی، خودروهای کوچک برقی و ماشین‌های پدالی در مسیرهای مشخصی به صورت یک یا چند دور رفت و برگشت عمل می‌کنند. کرایه دوچرخه یکی از موارد دیگری است که در این پارک‌ها انجام شده است. دوچرخه در اندازه‌های مختلف، برای کودکان و بزرگسالان در دسترس است. در کنار این امکانات سرپرستی وجود دارد که عبور و مرور کودکان را در مسیرها نظارت می‌کند و به آنها در جهت آموزش ترافیک تذکرات لازم را می‌دهد.

روزی ۲۰۰ کودک

برای اولین بار در سال ۱۳۸۱ پارک ترافیک با رویکرد فرهنگ‌سازی اصول اولیه رانندگی در منطقه پنج تهران تاسیس شد. وقتی برای تهیه گزارش به این مکان رفتیم با یک فضای کاملا بزرگ و یک «سر در» کاملا مشخص و نمایان با نرده‌های سبز روبه‌رو شدیم. با ورود به محوطه و گذشتن از قسمت نگهبانی در سمت راست، یک آفتاب‌گیر بزرگ که چندین خودرو برقی به رنگ‌های شاد را داخل خود جای داده بود اولین نشانی بود، از یک پارک ترافیک بعد هم خط کشی‌های منظم عبور عابران به ابعاد کوچکتر از خط‌کشی‌هایی که هر روزه از آن عبور می‌کنیم و با تمامی علایم راهنمایی و رانندگی.

پارسا تیموری مدیریت این محوطه درباره پیشینه، هدف و رویکردهای برپایی این فضا چنین گفت: «این پارک در مهرماه ۱۳۸۱ با مساحت ۳۰ هزار و ۳۰۰ مترمربع مورد بهره‌برداری قرار گرفته که در حال حاضر دارای ساختمان آموزش شامل هشت کلاس آموزش، ساختمان اداری به مساحت ۳۰۳ مترمربع، ساختمان آمفی‌تئاتر با گنجایش ۲۷۰ نفر، تعمیرگاه خودروهای برقی و دوچرخه به مساحت ۷۰۰ مترمربع با داشتن ۶۵ دستگاه خودرو برقی و ۶۳ دستگاه دوچرخه برای رده‌های سنی مختلف، دو پل عابر پیاده، یک پل زیرگذر، آمفی‌تئاتر روباز، بوفه و پارکینگ اختصاصی است و روزانه به صورت میانگین ۲۰۰ کودک را در مقاطع ابتدایی، پیش‌دبستانی و مهدکودک تحت پوشش آموزش‌های تدوین‌شده خود قرار می‌دهد. ارایه نقاط قوت و ضعف مسایل مربوط به ترافیک و محیط زیست شهری جهت ایجاد حس مسوولیت در کودکان با مربیان و خانواده‌های آنها، تشویق و ترویج گسترش فرهنگ مردم به استفاده از وسایل نقلی عمومی از طریق کودکان از مهم‌ترین اهداف پدیدآوری این مجموعه بوده است. سنین استفاده‌کننده از این فضای آموزشی تفریحی هم بین ۱۲-۶ سال است.»

ایده پارک آموزش ترافیک با استفاده از خودروهای کوچک نخستین بار توسط یک فرد آلمانی فنلاندی‌الاصل به نام جاکا ناپاری ارایه شد. به همت او نخستین پارک مجهز به چراغ راهنما و تابلوهای ترافیک و خط کشی معابر در سال ۱۹۸۹ میلادی در شهر هامبورگ آلمان گشایش یافت

اما بچه‌هایی که به این پارک می‌آیند چه می‌بینند و چه می‌کنند؟ «در بدو ورود ما بچه‌ها را به کلاس‌های آموزشی هدایت می‌کنیم. در آنجا کلاس نقاشی با مضامین ترافیکی است. بعد از آموزش از بچه‌ها درخواست می‌کنیم که هر آنچه فراگرفته‌اند را نقاشی کنند و از بین آنها ۳،۴ نقاشی خوب را انتخاب می‌کنیم و جایزه می‌دهیم. بعد از آن کلاس‌های رایانه‌ای با بازی‌های ترافیکی برگزار می‌شود و کلیپی با همین مضامین به آنها نشان داده می‌شود. آموزش علایم راهنمایی رانندگی، آموزش استفاده از خودروهای برقی، استفاده از دوچرخه و نکات ایمنی استفاده از خودرو و دوچرخه که اینها همه در دو ساعت به طور زمانبندی‌شده انجام می‌شود بعد از آموزش تئوری، آموزش عملی استفاده از دوچرخه است که در پایان برنامه آموزشی از خودروهای برقی استفاده می‌کنند و آموزش‌های عملی نیز در آن حین داده می‌شود. مثلا چراغ‌های راهنما و عبور از پل عابر پیاده، چون آموزش عابر پیاده را نیز به صورت عملی داریم. محل عبور دوچرخه و اتوبوس و... که به صورت عملی آموزش دیده می‌شود.»

تمامی مربیان پارک ترافیکی منطقه پنج بنا بر اظهار تیموری مربی آموزشی هستند که در کلاس‌های آموزشی خود سازمان حمل و نقل ترافیک که توسط کارشناسان اداره راهنمایی رانندگی و همین‌طور معاونت آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک آموزش دیده‌اند. وی در مورد علت کم بودن مدت‌زمان آموزشی برای کودکان و عدم استمرار این آموزش برای سنین بالاتر در مقاطع راهنمایی و دبیرستان اینچنین گفت: «من به این اعتقاد دارم که مسایل راهنمایی رانندگی از کودکی باید در ذهن کودکان نهادینه شود. آنچه بر اساس سیاست‌های مدون، ما بر عهده داریم در این سن است. البته قطعا اگر کار را مستمر کنیم نتیجه بهتری خواهد داشت. به نظر من اگر در مقاطع راهنمایی و دبیرستان این فرهنگ‌سازی به صورت یک درس و واحدی که نوجوانان ملزم به فراگیری آن است، ارایه داده شود تاثیر دوچندان خواهد داشت. ولی در اینجا چون ماشین‌های برقی و رنگارنگ و محیط کاملا تفریحی است، بچه‌ها علاقه به این دارند به اینجا مراجعه کنند که در کنار این تفریحات بحث‌های تئوری و آموزشی را نیز با رغبت بپذیرند و فراگیرند. این جذابیت بیشتر به خاطر اتومبیل‌های برقی است.»

وی علت عدم راه‌اندازی شدن دیگر مجموعه‌های پارک ترافیک در مناطق مختلف را عدم وجود فضای لازم ذکر کرد و اظهار داشت: با توجه به کلیه هزینه‌هایی که شهرداری در مساله عمرانی انجام می‌دهد، مخصوصا مساله حمل و نقل که جزو مسایل مهم و بغرنج شهری است، این پایه‌سازی و بسترسازی اقدامی پیشگیرانه برای هزینه‌های جبران‌ناپذیر در آینده است: «یکی از برنامه‌های ما این است که موزه حمل و نقل و ترافیک احداث کنیم و در آن هم تازه‌های ترافیکی، هم خودروهایی که در سال‌های پیش استفاده می‌شده و هم تاریخچه تصادفات را به نمایش در بیاوریم. بحث بعدی هم این است که خودروهای برقی، آمفی‌تئاتر و دوچرخه‌ها را در ساعت غیراداری به صورت آزاد و انتفاعی در اختیار عموم قرار دهیم که هم مجموعه را شهروندان بهتر بشناسند و هم به عنوان یک طرح درآمدزا عمل کند.»

آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان، یک اقدام دو سویه است چرا که کودکان علاوه بر فراگیری مفاهیم آموزشی، خود در مقام یک مربی در خانواده به ایفای نقش می‌پردازند، پس باید بر تعداد این پارک‌ها و دایره فعالیت آنها افزود، چرا که در حال حاضر تعداد پذیرش روزانه آنها و سن پذیرش کودکان در آنها محدودیت‌های زیادی دارد.

خشونت در روز روشن در خیابان‌های شهر

چرا مسایل را با مشت و لگد حل می‌کنیم؟

ریحانه محمودی

بعد از ظهر پنجشنبه است و خیابان‌ها شلوغ‌تر از همیشه. در یکی از اتوبان‌های پر رفت و آمد شهر در حال حرکت هستی. ناگهان دو ماشین وسط اتوبان توقف می‌کنند. راننده‌های دو ماشین پیاده می‌شوند و با مقدمه‌ای از ناسزاهای رکیک به سمت هم می‌آیند. به یکدیگر حمله‌ور می‌شوند و مشت و لگد نثار هم می‌کنند. ترافیکی که پشت سرشان ایجاد شده بماند، فکر تو پیش بچه‌های کم سن و سالی است که در یکی از همین ماشین‌های طرف دعوا نشسته‌اند و گریه‌کنان با ترس، شاهد زدوخورد پدرشان با مرد دیگری هستند. بالاخره چند نفری از ماشین‌هایشان پیاده می‌شوند تا میان دعوا را بگیرند شاید ضربه‌ای هم نثارشان می‌شود، بعضی هم بی‌تفاوت منتظرند تا این نمایش تمام شود و به راهشان ادامه دهند. علت دعوا را که جویا می‌شوی به اتفاق ساده‌ای برمی‌خوری که در رانندگی به سبک ایرانی بارها و بارها با آن مواجه شده‌ای. ماجرا ختم به خیر که نه، اما تمام می‌شود. تو می‌مانی و یک سوال این همه پرخاشگری و عصبیت! چرا؟

به خاطر دارید دورانی از تاریخ را که داشتن زور بازو نوعی ارزش به حساب می‌آمد و بعضی از افراد با بزرگ کردن هیبت‌شان، احترام برخاسته از ترس مردم را از آن خود می‌کردند، قلدرهای آن زمان با تکیه بر قدرت بدنی و خودخواهی شخصیتی‌شان آنچه می‌خواستند، به دست می‌آوردند. آنچه قابل توجه است اینکه امروز خشونت‌ورزی دیگر فقط متعلق به همان قشر عظیم‌الجثه و قوی هیکل جامعه نیست، فارغ از کوچکی یا بزرگی اندام، فقط کافی است یک ذهن پریشان وجود داشته باشد و یک اعصاب ضعیف. آن وقت است که هرجا شرایط نامطلوب به نظر رسید از کوره در می‌روند و با توجه به شرایط پیش‌آمده تا آنجا که در توان‌شان باشد ناکامی‌های شخصی و روزمره را در دست و زبان خود جمع می‌کنند و تاوان آن را هم باید دیگران بدهند. دیگرانی که عضوی از این اجتماع هستند؛ خواه جوان باشند و خواه پیر. اما از همه آسیب‌پذیرتر کودکانی هستند که در این فضای خشونت‌بار رشد می‌کنند و علاوه بر تاثیر منفی آن بر روحیه لطیف و کودکانه‌شان به سرعت رفتارهای پرخاشگرانه را از بزرگترهای‌شان می‌آموزند تا در آینده‌ای نزدیک در زندگی فردی و اجتماعی‌شان به کار ببندند.

«متاسفانه در حال حاضر برنامه نظام‌مندی برای پیشگیری از آسیب وجود ندارد و نیروها همیشه در مرحله عوارض وارد عمل می‌شوند؛ دقیقا وقتی واقعه نابهنجاری رخ داده و کم و بیش کار از کار گذشته است.» اینها را دکتر مهدیس کامکار، روانپزشک و پژوهشگر آسیب‌های اجتماعی می‌گوید و ادامه می‌دهد: «وقتی که انسان در بی‌ثباتی زندگی می‌کند نمی‌تواند تعریفی از تطابق داشته باشد. موجود زنده خودش را بر طبق یک کانون محرک دایم، با شرایط هماهنگ می‌کند، وقتی این کانون محرک، غیرقابل تعریف و بی‌ثبات باشد، تطابقی در کار نیست و در نتیجه انسان‌ها رفتارهای پیش‌بینی‌نشده‌ای از خود بروز می‌دهند. در این هنگام آستانه تحمل و تحریک‌پذیری بسیار پایین می‌آید و به آنی واکنش‌های پرخاش‌گرایانه کلامی و فیزیکی که اصلا متناسب با آن اتفاق پیش آمده نیست بروز داده می‌شود.»

کامکار با بیان اینکه مداخلات و مددکاری‌های اجتماعی به صورت کاملا تشریفاتی عمل می‌کنند و به لحاظ قانونی و فرهنگی کارآمد نیستند، می‌گوید: «مردم فکر می‌کنند باید خودشان از پس خودشان بر بیایند و به تنهایی حق‌شان را بگیرند که طبعا در چنین شرایطی هرج‌ومرج و خشونت اجازه ظهور پیدا می‌کند. اگر بخواهیم شرایط را از این حیث بررسی کنیم کافی است نگاهی به سبک رانندگی افراد بیندازیم. فردی که در ماشین خود می‌نشیند و فکر می‌کند ماشین‌اش قلمرو اوست و براساس قوانین شخصی که خودش وضع کرده کسی حق ندارد به آن قوانین تجاوز کند، برای برآورده شدن امیال سرکوب شده‌اش به صورت افراطی، مبالغه‌آمیز و نابهنجار عمل می‌کند و به طور مثال می‌گوید: نمی‌گذارم کسی ازم جلو بزنه یا کسی جلوم بپیچه، من فرمانروای مطلق هستم. در اینجا می‌شود فرهنگ جاری در جامعه فعلی ایران را به خوبی مشاهده کرد که در آن میزان قدرت افراد ارجح بر قوانین هستند. فرد در موقعیت‌های دیگر وقتی مورد زور و فشار واقع می‌شود هنگامی که در شرایط خاص و تحریک‌آور قرار می‌گیرد درصدد جبران آن ناکامی و تحت سلطه قرار گرفتن برمی‌آید. وقتی فرد نتواند با دید مثبت آینده درخشانی برای خودش متصور شود طبعا فکر و ذهن‌اش درگیر می‌شود و آستانه تحمل‌اش هم پایین می‌آید.»

از کامکار درباره راه‌حل این آسیب می‌پرسم، می‌گوید: «در بررسی انسان در سه بعد زیستی روانی و اجتماعی، جزو لاینفک آن زیرپایه‌ها و مسایل اقتصادی است. بحث معادلات برابری و یکسان بودن نیست. صحبت ازمعادلات معقولی است که در آن افراد بتوانند در مقابل خدمات و فعالیت‌هایی که به عنوان یک شهروند انجام می‌دهند ما به ازایی را دریافت کنند تا بتوانند نیازهای خود را برآورده کنند. قبل از هرچیز باید این زیرساخت‌ها اصلاح و درست شود تا بعد از آن بتوانیم تعریف درستی از رفتار شهروندی ارایه کنیم و انتظاراتی که از برخوردهای شهروندان می‌رود را برآورده کنیم.»

از مریم رازقی جامعه‌شناس درباره پدیده خشونت در جامعه می‌پرسیم. رازقی با تاکید صحبت‌های کامکار، نقش خانواده را در ایجاد این پدیده پررنگ می‌داند و می‌گوید: «نقش شهروندی جدا از نقش فرد در خانواده نیست. زمانی که در خانواده، فرهنگ گفت‌وگو و درک متقابل وجود ندارد طبعا در جامعه هم نمی‌توان اثری از آن دید. هنگامی که فرد در خانواده و نهادهای آموزشی چگونگی برخورد با افراد و شرایط گوناگون جامعه را نمی‌آموزد و علاوه بر آن رفتار خانواده هم در چنین شرایطی با خشونت همراه است طبعا فرزندان آن خانواده هم با تقلید از والدین‌شان شیوه ناصحیح آنها را در برخورد پیش می‌گیرند. فردی که امروز بر سر مساله‌ای از خود پرخاش و خشونت نشان می‌دهد باید بداند فردا همان رفتار از فرزندش سر می‌زند و عوارض ناشی از آن اتفاق بر عهده خود فرد است.»

رازقی گذشته و دوران کودکی و نوجوانی فرد را هم در بروز رفتار خشونت‌آمیز تاثیرگذار می‌داند و ادامه می‌دهد: «زمانی که فرد در گذشته‌اش مدام در شرایط خشن و مجادله‌آور درگیر بوده و این تجربه را تا بزرگسالی به همراه خود آورده، از لحاظ روحی و شخصیتی به صورت شرطی شده‌ای همان رفتار پرخاش‌گرایانه را از خود بروز می‌دهد. نکته دیگر اینکه متاسفانه فرهنگ نوع دوستی، همدلی و صمیمیت که ایرانی‌ها به آن شهره بودند، دارد جای خود را به کینه و لجبازی و حس انتقام جویی می‌دهد و قبل از هرچیز ما باید این صفات و اخلاق را دوباره در خود زنده کنیم.»

ما ایرانیان همان مردمانی هستیم که آوازه رفتار پهلوانی و از خود گذشتگی‌شان تا سرزمین‌های دور رسیده بود. مردمانی که دوستی و همراهی در تمام ارکان زندگی فردی و اجتماعی‌شان موج می‌زد. مردمانی که حق همسایه را می‌دانستند، هوای بچه محل‌شان را داشتند، هوای مسن‌ترها را، هوای کودکان، زنان و دختران را. چه شد که همه این حمایت و محبت‌های بی‌مزد جای خود را به خشم و پرخاش و عصبیت داد؟ دلایل بسیار است و عذر و بهانه‌ها هم.

گزارش

زنان بهتر از مردان رانندگی می‌کنند

ترجمه: رامین طبرسی

■ روزنامه نشنال: انگار آن‌ور آب، دست‌فرمان خانم‌ها بهتر از آقایان است، چراکه طبق گزارش منتشرشده از طرف پلیس ابوظبی، مردان ۶۳ درصد بیشتر از زنان در تصادفات رانندگی نقش دارند و رانندگان مرد ۴۳ درصد بیشتر از رانندگان زن سرعت مجاز را رعایت نمی‌کنند. مهم‌ترین دلیل تصادف رانندگان مرد، بی‌احتیاطی، رعایت نکردن فاصله مجاز و تغییر مسیر ناگهانی است. این موضوع در مورد زنان علاوه بر تغییر مسیر ناگهانی و بی‌احتیاطی، عبور از چراغ قرمز را هم شامل می‌شود. طبق آمار پلیس ابوظبی، از هر هزار راننده زن، ۱۹ نفر مراقب ماشین‌شان نیستند و تصادف می‌کنند، در حالی‌که این آمار در مردان ۳۱ به هزار است. خیابان‌های ابوظبی در انحصار رانندگان مرد است. آمارها حاکی از صدور گواهینامه برای بیش از ۷۷۶هزار مرد است اما تنها ۱۳۰ هزار راننده زن در پایتخت امارات وجود دارند. به گفته دکتر حبال که روان‌شناس است، تفاوت رانندگی مردان و زنان ریشه‌های روانی دارد. او معتقد است مردان به خاطر روحیه سرکشی که دارند بیشتر از زنان قوانین را زیر پا می‌گذارند. آنها به خاطر مسایل هورمونی و عصبی به قوانین راهنمایی احترام نمی‌گذارند. او ادامه می‌دهد که زنان راننده چون نسبت به عواقب رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی آگاه هستند، سعی می‌کنند درست رانندگی کنند. این در حالی است که تحقیقات نشان داده مردان بیشتر از زنان به دست‌فرمان‌شان اطمینان دارند. اگرچه این موضوع فاکتور مهمی تلقی می‌شود اما اطمینان بیش از حد می‌تواند نتایج عکسی را دربرداشته باشد. گفته می‌شود یکی از دلایلی که مردان بدون جهت، مسیر خود را عوض می‌کنند روحیه سرکش آنهاست، اما زنان به خاطر حواس‌پرتی و نداشتن اطمینان کافی، به چراغ قرمز که می‌رسند به جای ترمز، پای‌شان را روی پدال گاز می‌گذارند. جالب اینکه مدتی قبل یکی از دانشگاه‌های امارات در تحقیقی به این نتیجه رسید که بسیاری از رانندگان مرد عقیده‌ای به بستن کمربند ایمنی یا عدم استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی ندارند، چراکه این کار را مناسب یک مرد نمی‌دانند و به قول معروف این کارها را قرتی‌بازی می‌دانند. ضمنا زنان به خاطر ذات خود کمتر از مردان در رانندگی اهل ریسک هستند و این یکی از دلایل کاهش آمار تصادفات رانندگان زن است. نکته دیگری که باید به آن توجه کرد مسیرهایی است که زنان و مردان در آن رانندگی می‌کنند. بیشتر زنان در داخل شهر و خیابان‌ها از اتومبیل شخصی استفاده می‌کنند در حالی‌که مردان در جاده‌های بین‌شهری و بزرگراه‌هایی که در آن می‌توان با سرعت بالا حرکت کرد، حضور دارند و به همین دلیل است که آمار تصادفاتی که منجر به جراحت می‌شود در بین مردان بیشتر از زنان است.

چراغ‌های هوشمند جایگزین دوربین‌های کنترل سرعت

■ دیلی‌تلگراف: به تازگی در انگلیس چراغ قرمزهای هوشمندی به صورت آزمایشی نصب شده که قرار است با رانندگان عشق سرعت مقابله کند. این چراغ‌ها مجهز به سیستمی هستند که هنگام نزدیک شدن یک ماشین پرسرعت به‌طور خودکار چراغ را قرمز می‌کند تا راننده سرعتش را کم کند. قرار است این چراغ‌ها جایگزین دوربین‌های کنترل سرعت شود. شهر سوییندون برای اولین بار از این سیستم در محله‌هایی که رانندگانش علاقه زیادی به گاز دادن

دارند، استفاده کرده است. جالب اینکه محل تعبیه سنسورهای این چراغ‌ها محرمانه باقی می‌ماند تا مبادا رانندگان خلافکار بخواهند با دستکاری در آن به قانون‌شکنی‌شان ادامه دهند. روال کار چراغ‌های هوشمند احتمالا مانند دوربین‌های ثبت سرعت خواهد بود و آنها چند کیلومتر بیشتر از سرعت مجاز را ثبت نخواهند کرد. پیتر گرینهال یکی از اعضای شورای شهر سوییندون که پیشنهاد استفاده از این سیستم را داده، می‌گوید: «دو سال است که مشغول صحبت در مورد این طرح هستیم. من این چراغ‌ها را در اسپانیا و فرانسه دیده بودم. به نظرم این سیستم در آن کشورها جواب داده بود و همیشه با خودم فکر می‌کردم که چرا نباید در انگلستان از آنها استفاده کنیم. استفاده از چراغ‌های هوشمند راه خوبی برای کنترل ترافیک و اطمینان از امنیت رانندگی خواهد بود. از زمانی که مقامات سازمان ترافیک این شهر دوربین‌های ثبت سرعت را جمع کرده‌اند آمار تصادفات کاهش پیدا کرده است. مقامات دولتی از جایگزین کردن چراغ‌های هوشمند به جای دوربین استقبال کرده‌اند چرا که با توجه به کاهش بودجه مربوط به امنیت حمل و نقل این قضیه به نفع آنهاست. البته آنها دنبال این تضمین هستند که استفاده از سیستم جدید واقعا باعث تغییر رفتار رانندگان متخلف شود. ضمنا آنها می‌خواهند این چراغ‌ها در بهترین جای ممکن نصب شود تا حداکثر تاثیر را داشته باشد.