گزارش

ایرانشهر؛ پاتوقی که خلوت شد

شرق: ایرانشهر ساکت نشده؛ خلوت شده است. ابتدای خیابان موکبی برپاست و صدای نوحه از بلندگوهایش شنیده می‌شود. کمی جلوتر، زنان و مردانی در دو ردیف پرچم به دست ایستاده‌اند. چند وانت نیز در بخش‌های مختلف خیابان مستقر شده‌اند و مداحی پخش می‌کنند. این صحنه‌ها برای کسانی که در ماه‌های گذشته از میدان هفت‌تیر و خیابان ولیعصر عبور کرده‌اند، آشناست. اما ایرانشهر تا همین چند روز پیش حال‌وهوای دیگری داشت. شب‌ها پیاده‌روهایش پر از جوانانی بود که قدم می‌زدند، مقابل کافه‌ها می‌ایستادند یا با دوستانشان قرار داشتند. حالا از آن جمعیت خبری نیست یا دست‌کم تعدادشان به مراتب کمتر شده است. کافه‌ها زودتر تعطیل می‌کنند و بعضی مانند کافه «رانشه»، بی‌سروصدا پلمب شده‌اند. در کوچه سمندریان هم دو کتاب‌فروشی «دی» و «خانه کتاب ارسا» دوباره بسته‌اند. البته این روزها ایام فاطمیه است و حضور موکب‌ها و برگزاری مراسم مذهبی در خیابان‌های تهران تازگی ندارد. شاید با پایان این مناسبت، بخشی از حال‌وهوای سابق ایرانشهر برگردد. اما این خیابان در ماه‌های گذشته حوادث زیادی را پشت سر گذاشته است. ۲۹ تیر امسال هفت کافه در محدوده ایرانشهر و سنایی به‌طور هم‌زمان پلمب شدند. دلایل اعلام‌شده متفاوت بود؛ از مسائل صنفی و قراردادن صندلی در پیاده‌رو تا رعایت‌نشدن مقررات حجاب. بعضی از کافه‌ها پس از ارائه تعهد بازگشایی شدند، اما برخوردها ادامه پیدا کرد. صندلی‌ها و نیمکت‌های مقابل برخی کافه‌ها جمع‌آوری شد و نوبت به دست‌فروشان رسید. در مهرماه هم پلیس از پدیده‌ای به نام «دوردور پیاده» در این دو خیابان انتقاد کرد. سرهنگ علی رفیعی، از مسئولان پلیس نظارت بر اماکن عمومی تهران، شلوغی معابر و بساط‌گستری را از دلایل برخورد با واحدهای صنفی دانسته بود.

هشتم آبان نیز جمع‌شدن گروهی از جوانان با لباس‌ها و گریم‌های هالووین در ایرانشهر، با حضور مأموران و تعطیلی زودهنگام کافه‌ها پایان یافت. چند روز بعد، تصاویر پرچم‌گردانی و برپایی موکب در همین محدوده منتشر شد.

ایرانشهر و سنایی در سال‌های اخیر به پاتوق بخشی از جوانان تهران تبدیل شده‌اند؛ خیابان‌هایی با کافه‌ها و کتاب‌فروشی‌های متعدد، در نزدیکی خانه هنرمندان و پارک هنرمندان. این محدوده تنها مشتریان کافه‌ها را جذب نمی‌کند؛ بسیاری برای قدم‌زدن، دیدن دوستان و گذراندن وقت به آنجا می‌آیند. در شهری که بخش بزرگی از تفریح به پرداخت هزینه وابسته شده، همین امکان ساده معاشرت در خیابان اهمیت دارد. حالا پرسش این است که با محدودشدن فعالیت کافه‌ها و کم‌شدن رفت‌وآمدها، چه اتفاقی برای این بخش از زندگی اجتماعی تهران می‌افتد؟

تغییراتی که خود مدیریت شهری به وجود آورد

حسین ایمانی‌جاجرمی، جامعه‌شناس شهری و استاد دانشگاه، معتقد است سبک زندگی شهروندان مدت‌هاست تغییر کرده و اتفاق‌هایی که امروز در ایرانشهر و سنایی می‌بینیم، نتیجه تحولاتی است که از سال‌ها پیش آغاز شده‌اند. به گفته او، در گذشته تلاش می‌شد تصویری از شهر ارائه شود که با قرائت رسمی از ارزش‌ها هماهنگ باشد؛ تصویری از جامعه‌ای نسبتا یکدست. اما تغییرات اجتماعی سال‌های اخیر این تصویر را به هم زده است. نکته جالب در تحلیل جاجرمی این است که خود دستگاه‌های رسمی نیز در شکل‌گیری سبک زندگی تازه نقش داشته‌اند. او به گسترش مجتمع‌های بزرگ تجاری در تهران اشاره می‌کند. از اواخر دهه ۸۰، تجاری‌سازی فضاهای شهری شدت گرفت. مگامال‌ها و مراکز خرید جدید، به تدریج به مکان‌هایی برای تفریح، قرارهای دوستانه و گذراندن اوقات فراغت تبدیل شدند. این روند، فرهنگ مصرف و حضور در فضاهای عمومی و نیمه‌عمومی را گسترش داد. به اعتقاد جاجرمی، رونق کافه‌ها و افزایش رفت‌وآمد جوانان در خیابان نیز ادامه همان تغییرات است. او این تناقض را چنین توضیح می‌دهد: «نمی‌شود بخشی از حکومت تغییراتی در راستای گسترش فرهنگ مصرف و حضور شهروندان در این فضاها ایجاد کند و بخش دیگری بخواهد جلوی آن را بگیرد». به بیان دیگر، تهران طی چند دهه به شهری تبدیل شده که بخش مهمی از زندگی اجتماعی در بیرون از خانه جریان دارد. مراکز خرید، کافه‌ها و فضاهای تفریحی گسترش یافته‌اند، اما اکنون بخشی از ساختار رسمی با بعضی رفتارهای اجتماعی شکل‌گرفته در همین فضاها مشکل دارد. البته تغییر سبک زندگی تنها نتیجه ساخت مجتمع‌های تجاری نیست؛ کوچک‌ترشدن خانواده‌ها، کم‌رنگ‌شدن روابط خویشاوندی، افزایش اهمیت دوستی‌ها، فردگرایی و گسترش ارتباطات جهانی نیز در این روند تأثیر داشته‌اند. برای بسیاری از جوانان، روابط دوستانه بخش مهم‌تری از زندگی روزمره را تشکیل می‌دهد و همین موضوع نیاز به مکان‌هایی برای دیدار و معاشرت را افزایش داده است. جاجرمی معتقد است نمی‌توان این تحولات را نادیده گرفت یا انتظار داشت شهر به الگوهای گذشته بازگردد. از نگاه او، تلاش برای یکدست‌کردن سبک زندگی در کلان‌شهری با حدود ۱۵ میلیون نفر جمعیت، اساسا خواسته درستی نیست. تفاوت فرهنگی و اجتماعی بخشی از واقعیت زندگی در چنین شهری است. او همچنین درباره پیامدهای دخالت بدون شناخت در رفتارهای اجتماعی هشدار می‌دهد. پدیده‌های اجتماعی منطق خاص خود را دارند و اگر سیاست‌گذار بدون درک زمینه‌های شکل‌گیری آنها مداخله کند، ممکن است با واکنش‌هایی روبه‌رو شود که پیش‌بینی نکرده است.

وقتی حضور یک گروه به معنای حذف دیگری می‌شود

نفیسه آزاد، جامعه‌شناس شهری، اتفاق‌های ایرانشهر را بیشتر از زاویه ناتوانی سیاست‌گذار در مدیریت تنوع اجتماعی بررسی می‌کند. از نگاه او، تهران امروز محل زندگی گروه‌هایی با سلیقه‌ها، باورها و شیوه‌های متفاوت است. این تفاوت را می‌توان در فاصله کوتاه خیابان سنایی تا کریم‌خان و میدان هفت‌تیر دید؛ جوانانی که برای معاشرت به خیابان می‌آیند، گروه‌هایی که پرچم‌گردانی می‌کنند، خانواده‌ها، کسبه و دیگر شهروندان. آزاد معتقد است حضور این گروه‌ها در کنار یکدیگر، تصویر واقعی جامعه تهران است و نباید به رقابت بر سر تصاحب خیابان تبدیل شود. او می‌گوید: «تهران شهر همه این افراد است». به باور این جامعه‌شناس، سیاست‌گذاری فرهنگی به‌جای فراهم‌کردن امکان همزیستی، گاهی گروه‌های اجتماعی را در مقابل یکدیگر قرار می‌دهد؛ انگار حضور یک گروه در خیابان مستلزم کناررفتن گروه دیگر است.

گزارش شرق بخوانید

آگهی دعوت از شرکای شرکت تجارت صمدسان با مسئولیت محدود
بشماره ثبت ۱۷۸۷۹۷ و شناسه ملی ۱۰۱۰۲۲۱۰۴۴۱
جهت تشکیل مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده
بدینوسیله از کلیه شرکا و یا نمایندگان قانونی شرکای شرکت فوق دعوت می شود تا در جلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده که در ساعت ۱۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۰۴ در محل قانونی شرکت تشکیل می گردد حضور بهم رسانند
دستور جلسه : انتخاب اعضای هیئت مدیره
عبدالصمد جعفری کفاش–عضو هیئت مدیره

برگ سبز و سند کمپانی سواری پژو تیوفایو مدل ۱۳۹۹
رنگ سفید روغنی شماره شاسی
NAAN11FE3LH308886
شماره موتور 164B0274356
شماره پلاک ایران ۲۰_۸۸۴ل۶۹
به نام وحید حقی چشمه کبود مفقود گردیده
و از درجه اعتبار ساقط است.

اعیانی‌سازی سبز؛ فرصتی برای پیوند سرمایه‌گذاری و بازآفرینی شهری

باغ‌سازی به‌جای باغ‌کشی



شرق: رودخانه‌ای از وسط رشت می‌گذرد که در بخش‌هایی از مسیرش، بوی فاضلاب و آلودگی اجازه نمی‌دهد کسی از بودن در کنارش لذت ببرد. ساختمان‌های اطرافش کم‌رونق شده‌اند و بعضی املاک آن‌قدر جذابیت خود را از دست داده‌اند که کمتر کسی حاضر است برای خریدشان پول بدهد. رودخانه‌ای که می‌توانست یکی از جاذبه‌های شهر باشد، حالا در بخش‌هایی به عاملی برای پایین‌آمدن کیفیت زندگی و ارزش املاک تبدیل شده است. اما این وضعیت همیشگی نیست. اگر آلودگی رودخانه برطرف شود، کناره‌هایش سامان پیدا کند و مسیرهایی برای قدم‌زدن و حضور مردم ایجاد شود، احتمالا سرنوشت زمین‌های اطراف هم تغییر می‌کند؛ مغازه‌ها و رستوران‌های تازه‌ای باز می‌شوند، گردشگران به این محدوده می‌آیند و قیمت املاک بالا می‌رود. در چنین شرایطی حتی ممکن است پیش از آغاز پروژه، خریدارانی برای زمین‌های ارزان اطراف رودخانه پیدا شوند. کیارش میلانی‌نیا در نشست «کنکاش در معنای محیط زیست شهری و نسبت آن با بازآفرینی شهری» با طرح همین مثال، بحث را به مفهوم «اعیانی‌سازی سبز» کشاند. نشستی از مجموعه برنامه‌های «هفت‌شهر» که با حضور پژمان نوروزی در خانه آفرینش‌های شهری ایران برگزار شد.

اعیانی‌سازی سبز به تغییراتی گفته می‌شود که در پی بهبود شرایط محیطی یک محله رخ می‌دهد. احداث پارک، افزایش پوشش گیاهی یا احیای یک رودخانه می‌تواند محدوده‌ای کم‌رونق را به محله‌ای پرطرفدار تبدیل کند. افزایش تقاضا برای خرید و اجاره ملک نیز ممکن است ترکیب جمعیتی آن را تغییر دهد. مالکان از گران‌شدن املاک سود می‌برند، اما برای مستأجران و خانواده‌های کم‌درآمد، ادامه سکونت در محله دشوارتر می‌شود. با این حال، میلانی‌نیا در این نشست از ظرفیت اقتصادی چنین پروژه‌هایی دفاع کرد. او با اشاره به سوداگری مسکن در شهرهای ایران پرسید: «مگر همین الان سوداگری مسکن نداریم؟». به گفته او، امروز بخشی از سود ساخت‌وساز با تخریب باغ‌ها و از بین بردن درختان به دست می‌آید. فردی باغی را می‌خرد، درختانش را خشک می‌کند و پس از ساخت آپارتمان، ملک را با قیمتی چند برابر می‌فروشد. میلانی‌نیا معتقد است باید بتوان راه دیگری برای کسب سود از زمین تعریف کرد. چرا سرمایه‌گذار نباید از حفظ یک باغ، ایجاد فضای سبز یا بهبود شرایط محیطی یک محله سود ببرد؟ او رودخانه رشت را نمونه‌ای از همین امکان می‌داند. سامان‌دهی رودخانه علاوه بر کاهش آلودگی، می‌تواند به رونق اقتصادی محدوده کمک کند. در این صورت بخشی از ارزش اقتصادی تازه، نه از تخریب منابع طبیعی، بلکه از احیای آنها به دست آمده است. این دیدگاه در بخش پرسش و پاسخ نشست با انتقاد یکی از حاضران روبه‌رو شد. او پرسید اگر قرار باشد رودخانه رشت بازآفرینی شود، چه تضمینی وجود دارد که گروهی از سرمایه‌گذاران پیش از اجرای طرح، زمین‌های اطراف آن را نخرند؟ در این صورت ممکن است با هزینه عمومی، محیط محله بهتر شود، اما سود اصلی افزایش قیمت زمین نصیب کسانی شود که زودتر از اجرای پروژه اطلاع داشته‌اند. او منطقه ۲۲ تهران را مثال زد؛ منطقه‌ای که قرار بود یکی از قطب‌های سبز پایتخت باشد، اما ساخت دریاچه با گسترش برج‌های مسکونی در اطراف آن همراه شد. پرسش این بود که توسعه این محدوده چه کیفیتی برای زندگی مردم ایجاد کرده و چه کسانی از افزایش ارزش زمین سود برده‌اند؟ میلانی‌نیا نگرانی درباره سوداگری زمین را پذیرفت، اما توضیح داد در شرایط فعلی نیز سرمایه‌گذاران از افزایش تراکم و تخریب منابع طبیعی سود می‌برند. او معتقد است اگر بتوان بخشی از این سرمایه را به سمت حفظ فضاهای سبز و بهبود محیط هدایت کرد، نباید این فرصت را نادیده گرفت. البته روشن است که افزایش قیمت زمین به‌تنهایی نشانه موفقیت یک پروژه شهری نیست.

او برای توضیح تجربه‌های متفاوت بازآفرینی، به پارک الازهر قاهره اشاره کرد؛ پروژه‌ای که در زمینی پر از زباله و نخاله ساختمانی آغاز شد، اما پس از مدتی از محدوده ساخت پارک فراتر رفت. طراحان متوجه شدند ایجاد یک فضای سبز بزرگ بدون توجه به وضعیت محله‌های فرسوده اطراف، نمی‌تواند به بهبود زندگی ساکنان منجر شود. در ادامه، مرمت ساختمان‌های تاریخی و احیای فعالیت‌های اقتصادی محله نیز به برنامه اضافه شد. با توجه به پیشینه نجاری و صنایع دستی در این محدوده، کارگاه‌هایی برای آموزش ساکنان ایجاد و بخشی از نیروی کار مورد نیاز پروژه از میان مردم همان محله تأمین شد. در نتیجه، بخشی از هزینه‌های بازآفرینی به اقتصاد محلی رسید. نمونه دیگر، کریدورهای سبز مدلین در کلمبیا بود؛ شهری که سال‌ها به دلیل خشونت و فعالیت گروه‌های قاچاق مواد مخدر شناخته می‌شد. در این پروژه، فضاهای سبز پراکنده به یکدیگر متصل شدند و بخشی از سطوح سخت و نفوذناپذیر جای خود را به پوشش گیاهی دادند. میلانی‌نیا با اشاره به نتایج اعلام‌شده این طرح گفت دمای برخی محدوده‌ها حدود دو درجه کاهش یافته است.

بارسلونا و کپنهاگ نیز از دیگر نمونه‌های مطرح‌شده در نشست بودند. در بارسلونا، بخشی از ساختمان‌های صنعتی قدیمی به فضاهای فرهنگی، عمومی و مسکونی تبدیل شده‌اند. در کپنهاگ نیز یک کارخانه زباله‌سوزی به مجموعه‌ای تبدیل شده که علاوه بر تولید انرژی، امکانات تفریحی مانند پیست اسکی و دیواره صخره‌نوردی دارد. میلانی‌نیا تأکید کرد در بررسی چنین پروژه‌هایی نباید فقط به طراحی معماری توجه کرد؛ تصمیم‌های مدیریتی، سرمایه‌گذاری، مشارکت مردم و شرایط اقتصادی و اجتماعی محله نیز در نتیجه آنها نقش دارند. برای نمونه، افزایش جذابیت محله‌های بازآفرینی‌شده بارسلونا، قیمت زمین و مسکن را بالا برده و ادامه سکونت برخی خانواده‌های کم‌درآمد را دشوار کرده است. او در بخش دیگری از نشست، شیوه نوسازی در تهران را نقد کرد و گفت در بسیاری از پروژه‌ها، تعداد واحدهای مسکونی و میزان ساخت‌وساز به شاخص موفقیت تبدیل شده است. در حالی که ممکن است تعداد ساختمان‌ها افزایش پیدا کند، اما کیفیت زندگی ساکنان کاهش یابد.

برای توضیح این موضوع، تصاویری از یکی از محله‌های کم‌برخوردار نزدیک فرودگاه تهران را نشان داد؛ خانه‌هایی کوچک که گاهی چند خانواده در آنها زندگی می‌کنند و بعضی حتی امکانات اولیه مناسبی ندارند. با وجود این، ساکنان هرجا اندکی خاک پیدا کرده‌اند، درخت یا گیاهی کاشته‌اند. شاخه‌های انگور و گیاهان رونده روی دیوارها و بام‌ها رشد کرده و برای خانه‌ها سایه ایجاد کرده‌اند. به گفته او این خانواده‌ها بدون هزینه‌های سنگین توانسته‌اند بخشی از شرایط محیطی خانه‌هایشان را بهتر کنند. اما اگر چند خانه کوچک تخریب و آپارتمانی چندطبقه جای آنها ساخته شود، آیا افزایش تعداد واحدهای مسکونی به معنای بهترشدن زندگی ساکنان است؟ ممکن است با نوسازی، بخشی از پوشش گیاهی، سایه و روابط اجتماعی موجود از بین برود.

میلانی‌نیا معتقد است بازآفرینی شهری نباید به نوسازی ساختمان‌ها محدود شود. از نظر او، محیط زیست شهری فقط فضای سبز و آلودگی هوا نیست. خاطرات مردم از محله، احساس تعلق به مکان، روابط همسایگی و حتی صداهای خیابان نیز بخشی از محیط زندگی‌اند. او برای توضیح این نگاه از تعبیر «از اکولوژی تا خاطره جمعی» استفاده کرد و گفت نمی‌توان یکی از اجزای شهر را تغییر داد و انتظار داشت سایر بخش‌ها تحت تأثیر قرار نگیرند. این پژوهشگر شهری همچنین تهران را «الگوی توسعه ناپایدار» توصیف و از سیاسی‌شدن مدیریت شهری انتقاد کرد. او با اشاره به ماجرای ساخت مسجد در بوستان قیطریه گفت مسئله مخالفت با مسجد نیست، بلکه انتخاب یک فضای سبز موجود برای ساخت ساختمان محل انتقاد است. به اعتقاد او، در شهری که فضای باز محدودی دارد، گاهی حفظ وضع موجود تصمیم مناسب‌تری از اجرای یک پروژه ساختمانی است. میلانی‌نیا در ادامه به نقش کنشگران محیط زیست اشاره کرد و پیگیری‌های مربوط به ساخت‌وساز در مجاورت باغ گیاه‌شناسی ملی، ضلع جنوبی دانشگاه تهران و بوستان قیطریه را از نمونه‌های اثرگذاری مطالبه‌گری عمومی دانست. او معتقد است حساسیت مردم نسبت به تخریب فضاهای سبز در مقایسه با ۱۰ سال گذشته افزایش یافته است. میلانی‌نیا معتقد است می‌توان سود ساخت‌وساز را به سمت حفظ منابع طبیعی و بهبود محیط هدایت کرد. در مقابل، نگرانی منتقدان این است که بدون توجه به وضعیت مالکیت، شرایط مستأجران و نحوه توزیع منافع، همین پروژه‌ها به فرصتی تازه برای سوداگری زمین تبدیل شوند. در چنین شرایطی ممکن است محله‌ای پس از بازآفرینی تمیزتر، سرسبزتر و گران‌تر شود، اما ساکنانی که سال‌ها مشکلات آن را تحمل کرده‌اند، توان پرداخت هزینه زندگی در همان محله را نداشته باشند. این همان بخش از ماجرای اعیانی‌سازی سبز است که در کنار محاسبه سود سرمایه‌گذاری و افزایش ارزش زمین، باید برای آن هم پاسخی پیدا کرد.

چراغ قرمز، وسوسه عبور

نورا حسینی: چراغ قرمز است. خودروها از تقاطع می‌گذرند و دوستی آن سوی خیابان ایستاده است. اگر فاصله‌ای میان خودروها پیدا شود، از خیابان عبور می‌کنید یا منتظر سبزشدن چراغ می‌مانید؟ این یکی از موقعیت‌هایی است که پژوهشگران پیش‌روی شهروندان تهرانی گذاشته‌اند تا بفهمند چه عواملی آنها را به عبور از چراغ قرمز ترغیب می‌کند. نتایج نشان می‌دهد سن، عادت‌های رانندگی، سرعت پیاده‌روی، عجله و حتی جهت حرکت خودروها در تصمیم عابران نقش دارند. مطالعات انجام‌شده در شهرهای دیگر جهان نیز نشان می‌دهند مدت انتظار و شرایط خود خیابان می‌تواند بر رفتار عابران اثر بگذارد. در پژوهشی با عنوان «شناسایی و بررسی عوامل تأثیرگذار بر تخلف عابر پیاده در عبور از چراغ قرمز در تقاطعات چراغ‌دار» پاسخ‌های دوهزارو ۲۵۰ شهروند تهرانی بررسی شده است. پژوهشگران ابتدا دوهزارو ۳۲۷ پرسش‌نامه جمع‌آوری کردند و پس از کنارگذاشتن ۷۷ پرسش‌نامه ناقص، پاسخ‌های هزارو ۱۹۸ زن و هزارو ۵۲ مرد را تحلیل کردند. شرکت‌کنندگان باید تصمیم خود را در سه وضعیت اعلام می‌کردند؛ عبور خودروها به‌صورت مستقیم، گردش به چپ و گردش به راست.

جوان‌ها بیشتر عجله دارند

جوانان ۱۸ تا ۲۴ساله در هر سه وضعیت ترافیکی، بیش از سایر گروه‌های سنی برای عبور از چراغ قرمز اعلام آمادگی کرده‌اند. از مجموع شرکت‌کنندگان، ۸۴۶ نفر در این گروه سنی قرار داشته‌اند؛ یعنی ۳۷.۶ درصد نمونه پژوهش. نوجوانان زیر ۱۸ سال و افراد بالای ۲۴ سال در مقایسه با این گروه تمایل کمتری به تخلف نشان داده‌اند. در بررسی تفاوت رفتار زنان و مردان نیز نتیجه یکسانی به دست نیامده است. مردان هنگام مواجهه با خودروهایی که مستقیم حرکت می‌کنند، اندکی بیش از زنان به عبور غیرمجاز تمایل داشته‌اند، اما در دو وضعیت دیگر تفاوت معناداری میان آنها مشاهده نشده است. سابقه رانندگی نیز با رفتار عابران ارتباط داشته است. ۶۰.۴ درصد پاسخ‌دهندگان گواهینامه رانندگی داشته‌اند. کسانی که روزانه بیش از سه ساعت رانندگی می‌کنند، در مقایسه با افرادی که کمتر از یک ساعت پشت فرمان هستند، تمایل بیشتری به عبور از چراغ قرمز نشان داده‌اند. افرادی که خود را رانندگانی قانون‌گریز و بی‌احتیاط معرفی کرده‌اند نیز هنگام پیاده‌روی آمادگی بیشتری برای تخلف داشته‌اند. تجربه تصادف هم لزوما به احتیاط بیشتر منجر نشده است. در میان پاسخ‌دهندگان، ۳۳۰ نفر، معادل ۱۴.۷ درصد، سابقه تصادف با عابر پیاده در مقام راننده داشته‌اند و ۳۲۲ نفر، معادل ۱۴.۳ درصد، گفته‌اند خودشان هنگام پیاده‌روی تصادف کرده‌اند. نتایج نشان می‌دهد افرادی که پیش‌تر در مقام راننده با عابر تصادف کرده‌اند، تمایل بیشتری به عبور از چراغ قرمز داشته‌اند. سرعت راه‌رفتن هم با این تصمیم ارتباط دارد. افرادی که معمولا تندتر راه می‌روند، بیش از کسانی که آرام یا با سرعت متوسط حرکت می‌کنند، به عبور غیرمجاز تمایل داشته‌اند. استفاده از تلفن همراه هنگام پیاده‌روی نیز در یکی از سه وضعیت بررسی‌شده با تمایل بیشتر به تخلف همراه بوده است.

وقتی خودرو می‌پیچد، عابر کمتر احساس خطر می‌کند

یکی از یافته‌های قابل توجه پژوهش تفاوت برداشت عابران از خطر در تقاطع‌های مختلف است. شرکت‌کنندگان عبور از چراغ قرمز در برابر خودروهایی را که مستقیم حرکت می‌کنند، خطرناک‌تر از عبور مقابل خودروهای در حال گردش ارزیابی کرده‌اند. پژوهشگران احتمال می‌دهند کاهش سرعت خودرو هنگام پیچیدن، یکی از دلایل این تفاوت باشد. عابر ممکن است تصور کند خودرویی که به چپ یا راست می‌پیچد، فرصت بیشتری برای عبور به او می‌دهد؛ در حالی که نقاط کور راننده و محدودیت دید هنگام گردش همچنان می‌توانند خطرآفرین باشند. نتایج همچنین نشان می‌دهد در برابر خودروهای در حال گردش، تمایل به تخلف آسان‌تر به تصمیم برای عبور تبدیل می‌شود. در مقابل، حرکت مستقیم خودروها خطر بیشتری را به ذهن عابر منتقل می‌کند. پژوهشگران با استفاده از سه الگوی رفتاری، عوامل مؤثر بر تصمیم عابران را بررسی کرده‌اند. دقیق‌ترین الگو توانسته است بین ۷۲.۱ تا ۷۶ درصد از تغییرات مربوط به قصد تخلف را در سه وضعیت توضیح دهد. بر اساس این تحلیل، شرایطی که عبور غیرمجاز را برای عابر آسان‌تر یا مطلوب‌تر جلوه می‌دهد، نقش مهمی در تصمیم او دارد. عجله و قرارگرفتن در شرایط نامساعد آب‌وهوایی از جمله این عوامل هستند.

انتظار طولانی پشت چراغ قرمز

این پژوهش زمان واقعی انتظار عابران را اندازه‌گیری نکرده، اما مطالعه‌ای در کاتماندو، پایتخت نپال، نشان می‌دهد این عامل تا چه اندازه اهمیت دارد. در این پژوهش که سال ۲۰۲۴ در نشریه «پژوهش‌های میان‌رشته‌ای حمل‌ونقل» منتشر شده، رفتار هزارو ۷۹۰ عابر بررسی شده است. نتایج نشان می‌دهد حدود ۳۵ درصد عابران پس از رسیدن به گذرگاه، بدون انتظار برای سبزشدن چراغ از خیابان عبور کرده‌اند. پژوهشگران دریافتند وقتی کمتر از ۵۰ ثانیه تا سبزشدن چراغ باقی مانده، عابران بیشتر منتظر می‌مانند، اما زمانی که این مدت از صد ثانیه فراتر می‌رود، تمایل به عبور سریع و غیرمجاز افزایش می‌یابد. البته نمی‌توان همین زمان‌ها را برای تقاطع‌های تهران نیز قطعی دانست. پژوهش تازه‌تری در آمریکا، رابطه زمان انتظار و تصادف را بررسی کرده است. محققان در مطالعه‌ای که آگوست ۲۰۲۶ در نشریه «تحلیل و پیشگیری از تصادفات» منتشر شده، داده‌های بیش از سه هزار تقاطع چراغ‌دار ایالت جورجیا را بررسی کرده‌اند. بر اساس نتایج این پژوهش، افزایش ۳۰ثانیه‌ای میانگین انتظار عابران با افزایش ۲۳درصدی شانس آماری تصادف با خودروهای در حال حرکت مستقیم و افزایش ۳۹درصدی شانس تصادف با خودروهای در حال گردش به چپ همراه بوده است. این ارقام به معنای آن نیست که هر ۳۰ ثانیه انتظار بیشتر، لزوما همین میزان به تصادفات اضافه می‌کند؛ مطالعه از وجود یک رابطه آماری خبر می‌دهد. با این حال، نتایج آن برای مدیران شهری اهمیت دارد؛ زیرا زمان‌بندی چراغ‌های راهنمایی را به ایمنی عابران پیوند می‌دهد. البته نتیجه همه پژوهش‌ها یکسان نیست. در مطالعه‌ای که سال ۲۰۲۵ بر اساس ثبت پنج‌هزارو ۵۸۹ عبور در ۳۹ تقاطع ایالت یوتای آمریکا منتشر شد، انتظار طولانی‌تر با کاهش احتمال تخلف ارتباط داشت. پژوهشگران همچنین دریافتند دمای هوا، زمان عبور و حضور دیگر عابران در رفتار افراد مؤثر است. این تفاوت نشان می‌دهد شرایط هر تقاطع باید جداگانه بررسی شود.

وقتی یک نفر از چراغ قرمز می‌گذرد

عابران همیشه به‌تنهایی تصمیم نمی‌گیرند؛ رفتار دیگران نیز ممکن است بر انتخاب آنها اثر بگذارد. در پژوهشی که سال ۲۰۲۱ با بررسی رفتار شش‌هزارو ۳۲۰ عابر در هنگ‌کنگ انجام شد، حضور همراه، تعداد افراد منتظر و عبور غیرمجاز دیگران از عوامل مرتبط با تخلف شناخته شدند. مطالعه دیگری در چین که مارس ۲۰۲۶ منتشر شده، با بررسی تصاویر پنج تقاطع، حجم ترافیک را از مهم‌ترین عوامل پیش‌بینی تخلف معرفی کرده است. سرعت راه‌رفتن، مدت چراغ قرمز، رفتار دیگر عابران و سن نیز در میان عوامل تأثیرگذار قرار داشته‌اند. پژوهشگران دانشگاه فنی مونیخ هم در مطالعه‌ای که سپتامبر ۲۰۲۶ منتشر شد، با استفاده از حسگرهای لیزری رفتار عابران را بررسی کردند. آنها دریافتند عبور غیرمجاز بیشتر در ابتدا و انتهای دوره قرمزبودن چراغ رخ می‌دهد. عابران در طول عبور نیز رفتار ثابتی ندارند؛ گاهی مکث می‌کنند، موقعیت خود را تغییر می‌دهند یا برای عبور از فاصله میان خودروها سرعت می‌گیرند.

کاهش ۲۵ درصدی تخلف در هنگ‌کنگ

برخی شهرها علاوه بر بررسی رفتار عابران، راهکارهایی برای کاهش تخلف آزمایش کرده‌اند. یکی از تازه‌ترین نمونه‌ها به هنگ‌کنگ مربوط است. در پژوهشی که نتایج آن اکتبر ۲۰۲۶ منتشر شد، دستگاه‌های هشدار نوری مکمل در چهار گذرگاه عابر پیاده آزمایش شدند. این دستگاه‌ها هم‌زمان با قرمزشدن چراغ عابر، نور قرمز را در محدوده گذرگاه نمایش می‌دهند. پژوهشگران رفتار ۲۰هزارو ۸۰ عابر را پیش و پس از نصب تجهیزات ثبت کردند. نتیجه بررسی‌ها از کاهش بیش از ۲۵درصدی عبور غیرمجاز در گذرگاه‌های مورد مطالعه حکایت داشت. البته این آزمایش در چهار محل انجام شده و برای تعمیم نتایج آن به دیگر شهرها به بررسی بیشتری نیاز است.

خبر

خشک‌شدن درختان، آرام‌آرام دامن پارک‌های پایتخت را گرفت
سرخه‌حصار در مسیر چیتگر

تا ۴۵ درصد درختان سرخه‌حصار خشک شده‌اند و برآوردهای اولیه از آسیب‌دیدگی ۴۰ تا ۵۰ درصد جنگل‌کاری‌های لویزان حکایت دارد. در چیتگر نیز هزاران درخت خشک و آفت‌زده از محدوده جنگلی خارج شده‌اند. شهرداری برای احیای جنگل‌های قدیمی تهران برنامه‌ای ۱۰ساله تهیه می‌کند که هنوز به تصویب نهایی نرسیده است.

خشکیدگی درختان جنگلی تهران به چیتگر محدود نمانده است. نقی شعبانیان، معاون توسعه جنگل و کمربند سبز سازمان بوستان‌های تهران، در گفت‌وگو با ایسنا اعلام کرده ۴۰ تا ۴۵ درصد درختان سرخه‌حصار خشک شده‌اند و بخشی دیگر نیز درگیر خشکی و آفت‌زدگی هستند. به گفته او، بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد جنگل‌کاری‌های قدیمی تهران با مشکلات مشابه مواجه‌اند. البته آماربرداری میدانی و بررسی تصاویر ماهواره‌ای هنوز ادامه دارد و این ارقام قطعی نیستند.

در غرب تهران، چیتگر همچنان با کمبود آب روبه‌رو است. محمدجواد خسروی، شهردار منطقه ۲۲، پنجم آبان در جلسه ۴۴۲ شورای شهر اعلام کرد حقابه قدیمی این بوستان که حدود ۵۰۰ لیتر بر ثانیه بود، در مقاطعی به صفر رسیده است. اکنون چیتگر به ۲۵۰ لیتر آب در هر ثانیه نیاز دارد، اما حدود ۱۸۰ لیتر دریافت می‌کند؛ یعنی ۷۰ لیتر کسری در هر ثانیه، معادل ۲۸ درصد نیاز آبی.

این کمبود با وجود اجرای ۴۰ کیلومتر شبکه انتقال آب، احیای تعدادی از چاه‌ها و استفاده از پساب تصفیه‌شده همچنان ادامه دارد.

در همان جلسه، ناصر امانی، عضو شورای شهر، از خشکیدگی و آفت‌زدگی حدود ۳۰ هزار درخت چیتگر و کوتاهی در نگهداری از آنها طی ۴۰ ماه انتقاد کرد. گزارش‌های ارائه‌شده نیز از خروج حدود ۲۵ هزار درخت آسیب‌دیده حکایت دارد. شهرداری وعده داده تا پایان سال ۱۴۰۵، حدود ۳۰ هزار درخت جدید بکارد.



جنگل‌کاری‌های قدیمی تهران از دهه ۱۳۴۰ آغاز شدند؛ زمانی که بارندگی بیشتر و جمعیت پایتخت کمتر بود. شعبانیان می‌گوید خشک‌سالی‌های پی‌درپی، افزایش دما، آلودگی هوا، کهولت درختان و کاهش آبیاری در خشکیدگی آنها نقش داشته‌اند. او همچنین معتقد است اگر عملیات فنی و نگهداری از دهه‌های ۱۳۵۰ و ۱۳۶۰ به‌درستی انجام می‌شد، وضعیت امروز متفاوت بود.

سازمان بوستان‌ها اکنون برنامه‌ای ۱۰ساله برای احیای سرخه‌حصار در دست تدوین دارد. در این برنامه قرار است نوع عملیات احیا، کاشت و نگهداری درختان برای هر بخش از بوستان مشخص شود. طرح هنوز باید در کمیته‌های فنی شهرداری و منابع طبیعی استان تهران تصویب شود. برنامه‌های مشابهی نیز برای سایر جنگل‌های قدیمی در نظر گرفته شده است.

در لویزان، برآورد اولیه از آسیب‌دیدگی ۴۰ تا ۵۰ درصد جنگل‌کاری‌ها حکایت دارد، اما هنوز تعداد درختان خشکیده و در معرض خشکیدگی مشخص نیست. شهرداری برای جبران کمبود آب چیتگر نیز از احداث یک واحد تصفیه با ظرفیت پنج هزار مترمکعب و راه‌اندازی دو تصفیه‌خانه ۲۵ هزار مترمکعبی در آینده خبر داده است.

در حالی که بخش بزرگی از درختان قدیمی تهران آسیب دیده‌اند، برنامه‌های احیا هنوز در مرحله تدوین یا تأمین زیرساخت قرار دارند. تأمین آب و نگهداری از درختان باقی‌مانده، مهم‌ترین مسئله‌ای است که نمی‌تواند تا پایان برنامه‌های ۱۰ساله منتظر بماند.