

ترمینال خروجی

پرترافیک‌ترین شهرهای جهان

■ شرکت معتبر ای.بی.ام در تحقیقاتی که بین ۲۰ کشور و در شهرهای مهم این کشورها انجام داده، فهرستی از پرترافیک‌ترین شهرها را منتشر کرده است که در سه سال گذشته بالاترین مشکلات را در خصوص ترافیک‌داشته‌اند.

۱- پکن رتبه اول را در این تحقیقات به خود اختصاص داده است.

۲- مکزیکوسیتی در حالی در رتبه دوم جدول قرار دارد که در ساعات پرترافیک شاهد افزایش ۲۲درصدی مسافران درون‌شهری است.

۳ -ژوهانسبورگ رتبه سوم را به خود اختصاص داده است. یکی از مسوولان شرکت ای.بی.ام معتقد است مسایل مربوط به تابلوهای راهنمایی و رانندگی سهمی مهم در ترافیک این شهر دارد.

۴ - رشد سریع جمعیت یکی از دلایلی است که دهلی‌نو را در رتبه چهارم این فهرست قرار داده است. ۵- میلان از قدیمی‌ترین شهرهای ایتالیا که مدل و الگوی خیابان‌هایش قدیمی است در مرتبه پنجم این فهرست قرار گرفته است.

۶- زیرساخت‌های قدیمی راه‌های عبور و مرور باعث ایجاد مشکلات فراوان برای شهروندان مسکو در روسیه شده است تا رتبه ششم به این شهر تعلق بگیرد. ۷- برخی شهرها برای رفع مشکلات مربوط به ترافیک به بازسازی و بهبود زیرساخت مسیرها اقدام کرده‌اند. بوئنس‌آیرس آرژانتین با رتبه هفتم در این فهرست از جمله این شهرهاست که پیشتر ترافیک‌های سنگینی داشت اما حالا وضعیت بهتری پیدا کرده است.

۸- ساوپائولو برزیل از شهرهایی است که برای حل مشکلات ترافیک استفاده از وسایل نقلیه عمومی را به جای وسایل نقلیه شخصی توصیه کرده است، اما فلابا در فهرست شرکت ای.بی.ام در رتبه هشتم قرار دارد. ۹- مشکلات ترافیکی در پایتخت اسپانیا همچنان رو به افزایش است. در حالی که اکثریت مردم این شهر حاضر به کنار گذاشتن ماشین‌های شخصی خود نیستند. این وضعیت در مادرید اسپانیا نیز دیده می‌شود و این شهر را در رتبه نهم قرار داده است. ۱۰- از نتایج تحقیقاتی همچون تحقیقات شرکت ای.بی.ام می‌توان برای رسیدن به رفع مشکلات استفاده کرد. کما اینکه شهرداری لندن برای رهایی از ترافیک در ساعت پرازدحام خود دست به اقدامات مناسبی زده است اما فعلا در رتبه دهم فهرست قرار دارد. البته مسوولان این شهر امیدوارند که با طرح‌های جدید که به مناسبت المپیک ۲۰۱۲ افتتاح شدند وضعیت بهبود پیدا کند.

در این شهر هیچ قانون ترافیکی وجود ندارد



اتفاق جالبی در شهر کوچک دراختن هلند افتاده است. مسوولان این شهر همه تابلوهای راهنمایی بازنارنده را برداشته و تعیین نحوه تردد در خیابان را به خود رانندگان خودروها، دوچرخه‌سواران و عابران پیاده واگذار کرده‌اند. در این شهر حالا هیچ اثری از چراغ یا تابلوهای راهنمایی و رانندگی دیده نمی‌شود. عابران پیاده، رانندگان خودرو و دوچرخه‌سواران همه آزادانه در خیابان‌ها رفت و آمد می‌کنند.

تنها قانون راهنمایی و رانندگی در این شهر رعایت حق تقدم عابران پیاده یا رعایت حق تقدم رانندگانی است که در سمت راست شما قرار دارند و در سایر موارد اشاره با حرکات سر و اشارات معمول رانندگان جایگزین قوانین شده است. مقامات شهری معتقدند که این طرح موجب انقیاف فرهنگ و رفتارهای معقول در مردم می‌شود. نیتسک کتار عضو شورای این شهر در هلند می‌گوید وجود اندکی بی‌نظمی به مردم اجازه می‌دهد تا برای خودشان و دیگران تصمیم‌گیری کنند، هوشیار باشند و به‌وضع پیش‌آمده واکنش نشان دهند و در واقع با عقل و منطق فردی تصمیم بگیرند. در شهر همسایه این شهر یعنی ماکینگا نیز تنها علامت راهنمایی و رانندگی، تابلویی است که در مبادی شهر به بازدیدکنندگان خوشامد می‌گوید. رانندگان در این شهر به جای توجه به تابلوها، به حقوق سایر افراد توجه دارند و ظاهرا این طرح موفقیت‌آمیز بوده است زیرا حتی کودکان نیز به آن خو گرفته‌اند. کارشناسان ترافیک شهری هنوز درباره کارآمد بودن این طرح در شهرهای بزرگ‌تر تردید دارند. با این حال، از زمان آغاز این طرح، میزان تصادف‌ها در هر دو شهر دراختن و ماکینگا کاهش یافته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد از زمان برداشتن علایم راهنمایی در این دو شهر هلند، رانندگان خودروها با سرعت کمتر و احتیاط بیشتر در خیابان‌ها تردد می‌کنند. این مساله علاوه بر کاهش آلودگی‌های صوتی و سازگاری بیشتر با محیط‌زیست، فضای آرام‌تری را در سطح این دو شهر هلند پدید آورده است.

داستان ماندگاری «قنادی بهار» در پایتخت

شیرینی‌های سنتی رمز موفقیت شیرینی‌فروشی ۸۱ساله

فرزانه نیکروح‌متین



عکس: ناصر جدیری/شیرین

زولبلیا و بامیه را از دیگر شیرینی‌های معروف قنادی می‌داند که همچنان مورد استقبال مشتریان است: «زولبلیا و بامیه ما در ماه مبارک رمضان مشتریان بسیار زیادی داشت و دارد. وقتی رمضان می‌شود، حال و هوای گذشته

مشتریان‌مان زولبلیا و بامیه بهار را بهترین زولبلیا و بامیه تهران می‌دانند. شیرینی‌های خشک بهار از پرطرفدارترین سفارشات مشتریان است.»

رمز موفقیت قنادی ۸۱ساله

حاج حسین رمز پایداری قنادی بهار را در سنتی بودن آن می‌داند: «بنای کار قنادی بهار، سنتی بودن شیرینی‌هاست، ما می‌خواهیم سنتی بودن‌مان را حفظ کنیم چراکه شیرینی سنتی هر مملکتی، فرهنگ و تمدن آن سرزمین را تداعی می‌کند. ما با شیرینی‌های مودمان درصدد جذب فرهنگ‌مان هستیم. من همیشه مانند پدرم سعی کرده‌ام که جنس خوب تهیه کنم و نظرم بر این بوده همان شیرینی را که به دست فرزندم می‌دهم به مردم هم بدهم.» مدیرعامل قنادی نیز رمز موفقیت بهار را در استفاده از رنگ‌ها و مواد طبیعی مانند هل، زعفران، وانیل، دارچین و زنجبیل طبیعی می‌داند. یکی از مشتریان این قنادی هم اظهار داشت: «شیرینی‌های بهار

ماندگاری زیادی دارند اگر جعبه شیرینی‌های خشک آن را تا یک سال هم باز نکنیم باز همان شکل، طعم و بوی اولیه را دارد.»

قنادی بهار در دهه ۴۰ با وسعت بخشیدن به مکان خود به دلیل اصرار فرزندانش تصمیم گرفت که طبقه بالای قنادی را به کافی‌شاپ تبدیل کند و تا مدتی هم این کار عملی شد و طبقه فوق شکل و شمایل کافی‌به خود گرفت

بمطوری که بستنی‌های آنجا بسیار خوشمزه و معروف بود. حاج حسین در این باره می‌گوید: «ما بستنی‌های معروفی را در این کافی‌عرضه می‌کردیم که به دلیل طعم خوب آن برای بسیاری از رییس‌جمهوران و پادشاهان که به دعوت شاه معومد به تهران آمده بودند، از اینجا بستنی سفارش داده می‌شد. از آنجا که بعضی از مشتریان از صبح وارد کافی‌شاپ می‌شدند و تا عصر آنجا می‌نشتستند ما مجبور بودیم که چندین خدمه در اختیار آنها قرار دهیم که باعث شد فکر تعطیلی این کافی‌شاپ به ذهن‌مان رسید.

اما علت اصلی بسته شدن کافی‌شاپ بهار در آن روزگار این بود که محله سرچشمه مذهبی‌نشین بود و در آن دوران فرهنگ افرادی که به کافی می‌رفتند با افراد مذهبی جور درنمی‌آمد، به همین دلیل پدرم تصمیم گرفت که در کافی‌ها برای همیشه ببندد.» امروزه این طبقه فوقانی



نورالدین ماه (پدر)

سیری در تاریخ شیرینی‌فروشی در ایران

وقتی قنادی‌ها قند می‌فروختند

شیرینی‌های رایج دوران قدیم در ایران شیرینی‌هایی که در دوران گذشته مورد تمایل ایرانیان بود شامل مسقطی، راحت‌الحلقوم، نان‌های ولایتی، نان برنجی، نان نخودچی، نان بادامی، حاجی بادام، پنجه‌رای، زبان بره، شکری، پادرازی و نان‌های مربایی بود. از دیگر دستجات شیرینی‌ها، گز، حلوا ارده (حلواپی) که از کوبیدن



که روزگاری طعم بستنی‌هایش در تهران تک بود، حالت اداری به خود گرفته و تبدیل به دفتر‌نوه حاج علی‌اکبر بهار شده است. کلباسی در مورد محله سنتی‌نشین قنادی بهار معتقد است: «قنادی بهار از شیرینی‌فروشی‌های سنتی و مذهبی است که فروش ما در اعیاد مذهبی نسبت به سایر شیرینی‌فروشی‌های دیگر بسیار بالاست و در زمان‌های شهادت و عزاداری فروش بسیار کم است که این مساله در سایر قنادی‌های دیگر چندان فرقی ندارد.» مهرداد ماهما معتقد است قدیمی‌هایی که هنوز در قید حیات هستند مشتری‌ما محسوب می‌شوند: «این نکته را نباید فراموش کرد مسافت، طرح ترافیک و شلوغی باعث شده که خیلی از مشتریان سابق کمتر به اینجا سر بزنند.» پدر وی اظهار می‌دارد که در در دوران پیش از انقلاب خیلی از وکلا وزرا و درباریان از مشتریان ما بودند. اما یکی از مشتریان خاص ما دکتر مصدق و همسرشان بودند.

شیرینی مخصوص دیابتی‌ها بانی نخستین شیرینی‌فروشی تهران به سبک و سیاق امروزی دوست نداشت که قنادی‌اش شعبه دیگری در تهران داشته باشد چراکه اعتقاد داشت با ایجاد شعبه دیگری اصالت این قنادی کم می‌شود اما نوازش نظری دیگر دارد: «با اینکه پدربرزگم مخالف ایجاد شعبه دیگری بود، اما امروزه به دلیل وسعت و گسترش پایتخت و افزایش تقاضای شیرینی‌های مخصوص بهار تصمیم گرفته‌ایم که شعبه دیگری را در تهران باز کنیم. البته ما یک کارخانه صنعتی در شهرک عباس‌آباد تأسیس کرده‌ایم که در آنجا شیرینی‌ها را به صورت عمده در فروشگاه‌های زنجیره‌ای توزیع کنیم. البته حدود ۱۰، ۱۲سال گذشته سعی کردیم فرمولی برای ساخت شیرینی مخصوص افراد دیابتی به دست آوریم که در این زمینه هم موفق شدیم، در واقع طبخ شیرینی دیابتی با همان طعم و بوی سنتی در این کارخانه قرار است تولید شود. البته هنوز این نوع شیرینی توزیع نشده و فقط برای تست به بازار ارایه شده است.»

ساعت حدود ۹ شب است و در قنادی همچنان باز، مشتری با جعبه‌ای از شیرینی از مغازه بیرون نیامده، مشتری دیگری وارد می‌شود. اگر تا یکی دو ساعت دیگر هم نظاره‌گر باشی می‌بینی، خبری از تعطیلی نیست و چراغ قنادی خاموش نمی‌شود مگر زمانی که شهر در خاموشی فرو رود.

از معروف‌ترین آب‌نبات‌ها، آب‌نبات قیچی بود که مطابق اسمش به اندازه بند اول شستت که با قیچی بریده شده باشد، می‌گفتند که برای شکم‌درد نیز تجویز می‌شد. در همین ردیف آب‌نبات هلی، بادامی، پسته‌ای و ترش نیز وجود داشت. نامرغوب‌ترین آب‌نبات، آب‌نبات‌های ماشینی به شکل قرص بودند که یا مواد خارجی، مصنوعی و رنگ‌های جوهری درست می‌شد. بعد از آب‌نبات، نقل و نبات از دیگر محصولات بود که در قنادی‌ها یافت می‌شد که شامل نقل‌هایی به نام نقل بید مشک، خال، هلی، بادامی، خشخاشی و نقل‌های ریز الوان به رنگ‌های سبز، زرد، سرخ و سفید مخصوص کودکان می‌شد. همچنین در قنادی‌ها، کاسه نبات از کالاهایی بود که جهت هدایای عقد و عروسی، خنجر سه عقد به همراه دیگر اشیا به خانه عروس فرستاده می‌شد. گاهی نیز کاسه‌های نبات به نشانه آشتی و رفع کدورت به خانه‌های مردم می‌رفت.

اسامی عجیب با طعمی غریب

با توجه به اینکه صنعت شیرینی‌سازی در ایران در دهه‌های اخیر فعالیت بسیاری در زمینه شیرینی‌های خشک و سنتی داشته اما نمی‌توان از تغییر ذائقه و تمایل افراد به طعم شیرینی و کیک‌هایی برگرفته از مدل‌ها و نام‌های فرنگی که به اسامی برند شیرینی‌فروشی‌های ایران معروف است، غافل شد. در این روزها برخی مدل‌های شیرینی بسیار محبوب شده‌اند برای مثال کیک شکلاتی شیرینی‌فروشی بی‌بی، کیک توت فرنگی شیرینی‌فروشی هانس، تارت میوه‌نالی، تارت شکلاتی کوکی، شیرینی‌های دلمارکی شیرینی‌فروشی‌های لادن، ماکارون ای کلر و خیلی دیگر از کیک و شیرینی‌جاتی که نامش ناشناخت اما به مذاق ایرانی خوشمزه و آشنا

درشهر

داستان چراغ‌هایی

که به ترافیک نظم می‌دهند

■ اولین چراغ‌های راهنمایی جهان در سال ۱۸۶۸ یعنی سال‌ها قبل از اختراع اتومبیل و در زمانی که ترافیک شامل عبور و مرور احشام و چهارپایان، واگن‌ها، کالسکه‌ها و عابران پیاده می‌شد، طراحی و در لندن نصب شد. در واقع این چراغ از دو فانوس گازی قرمز به معنای توقف و سبز به معنای احتیاط توسط مهندس راه‌آه‌نی به نام جی پیلار نایت ساخته شده بود. البته اتفاق جالبی در این میان افتاد و یک سال بعد در ژانویه ۱۸۶۹ این چراغ راهنمایی گازی منقرض شد و مامور پلیسی را که مشغول روشن کردن آن بود، به شدت مجروح کرد. اما اولین چراغ راهنمایی نسل جدید که به چراغ‌های راهنمایی امروزی شبیه‌تر است، بعد از اختراع اتومبیل در شهر دیترویت آمریکا و به همت یک مامور پلیس راهنمایی و رانندگی و با مشارکت یک مهندس ساخته شد. این افراد این چراغ را با الهام از چراغ کنترل خط ریل راه‌آهن که از گذشته به چراغ‌های برقی خودکار مجهز شده بودند، طراحی کردند، این چراغ با سه فانوس، قرمز، نارنجی و سبز از چراغ‌های کنترل خطوط ریلی ساخته شد و در یک تقاطع شلوغ در دیترویت نصب شد. با آزمایش موفقیت‌آمیز این چراغ، ظرف کمتر از یکسال ۱۵ تقاطع مختلف در این شهر به چراغ راهنمایی مجهز شدند. از آن تاریخ به بعد پیشرفت‌های بسیاری در حوزه طراحی و ساخت و مدیریت چراغ‌های راهنمایی به دست آمده است و امروزه چراغ راهنمایی به عنوان ابزار اصلی کنترل و مدیریت تقاطعات مطرح‌هستند.

اما در کشورمان هم این داستان در نوع خود جالب است: در ایران اولین چراغ‌های راهنمایی و رانندگی در سال‌های دهه ۳۰ در تقاطع‌های سپه (امام خمینی ره) ولی‌عصر، پل امیر بهادر، باغ ملی، دروازه شمیران، گمرک و امیریه نصب شد ولی قبل از نصب این چراغ‌ها، چراغ‌های راهنمایی به صورت کوله‌پشتی بودند که دارای دو چراغ قرمز، سبز و کلیدی جهت خاموش و روشن کردن آنها بود. کوله‌پشتی در پشت مامسور قرار می‌گرفت و کلید آن روی سینه سمت چپ قرار داشت. بالاخره در سال‌های ۳۹ و ۴۰ تقاطع‌های شهر تهران به مرور به نسل جدید چراغ‌های راهنمایی مجهز شدند. نسل اول چراغ‌های راهنمایی و رانندگی که



در شهر تهران نصب و راناندازی شدند مجهز به فانوس‌های لامپی کوچک بودند که از دید کافی به‌خصوص در ساعات میانی روز و در نور شدید آفتاب برخوردار نبود ضمن آنکه به دلیل عدم طراحی مناسب سیستم برق‌رسانی و استفاده از روش کابل کشی هوایی برای تأمین انرژی، درصد بروز اختلال در سیستم برق آنها بسیار بالا بوده و خاموشی مکرر چراغ‌های راهنمایی در تقاطعات اجتناب‌ناپذیر بود. کنترل این نسل از چراغ‌های راهنمایی به صورت کاملاً غیرخودکار و دستی و توسط ماموران پلیس راهنمایی و رانندگی صورت می‌پذیرفت و تنها معیار تصمیم‌گیری آنها برای تغییر وضعیت چراغ، مشاهدات‌شان از وضع ترافیک در تقاطع مربوطه بود. میزان زمان سبز و قرمز هر چراغ هم بسته به نظر همین ماموران پلیس تعیین می‌شد. تحول دیگر در طول این دوران، راناندازی چراغ‌های راهنمایی و رانندگی زمان ثابت بود که در آنها مدت زمان فاز سبز و قرمز برای هریک از مسیرهای منتهی به تقاطع از قبل تعیین می‌شد و این زمانبندی فارغ از تغییرات حجم ترافیک در ساعات مختلف شبانه روز به صورت یکسان اعمال می‌شد. اما در سال ۱۳۷۱ با توجه به لزوم گسترش، بهینه‌سازی و ایجاد تحول در امر تجهیز تقاطع‌ها به چراغ‌های راهنمایی مبتنی بر نگارش فنی و مهندسی و مطابق با استانداردهای روز دنیا و بهره‌گیری از تکنولوژی‌های نوین و سازماندهی نظاممند حوزه نصب و راناندازی و حوزه بهره‌برداری از چراغ‌های راهنمایی، مسوولیت طراحی، نصب و راناندازی چراغ‌های راهنمایی و رانندگی سطح شهر تهران به عهده شهرداری تهران گذاشته شد.