جامعه‌شناسی دورهمی

جایگاه پدران و پسران در نردبان اجتماعی

فرید میرموسوی

■ دور میز شام هم نشسته بودیم که اخوی گفت: راستی فهمیدی دختر خانم‌طلا دماغش را عمل کرده. خانم‌طلا، کارگر منزل خانه پدری بود. از زمانی که ما بچه بودیم هفته‌ای یک‌بار منزل ما می‌آمد برای خانه‌تکانی. یه خورده که ناتوان شد، دخترش جای او را گرفت.

زن‌داداش گفت: پس چیه هی شما می‌گویید اوضاع اقتصادی این دوره زمونه خراب شده. پس چطور دختر خانم‌طلا می‌تواند عمل جراحی زیبایی بکند. این گفت‌وگو سرآغاز بحثی قدیمی شد که تا انتهای شب ادامه پیدا کرد با این پرسش‌های اساسی که آیا پولدار شدن در ۴۰- ۳۰ سال پیش راحت‌تر بوده یا الان؟ آیا می‌شود گفت تقریبا همه پدران وقتی همسن ما بودند، ثروتمندتر بودند. منظور از ما جوانان مابین ۲۵ تا ۴۰ سال است که جزو طبقه متوسط شهری هستیم و پدران ما هم یا کارمند بودند یا خرده‌کاسب شهری. این صحبت‌های والدین زیاد تکرار می‌شود که «این زندگی را ما خودمون ساختیم تازه کمک پدر و مادرهایمان هم می‌کردیم.»

هرکدام متناسب با تجربیات‌شان پاسخی به آن می‌دهند. مثلا: «توقعات زیاد شده ما که از صفر شروع کردیم» یا «دوران بدی شده، بچه‌ها تقصیر ندارند. اون موقع گوشت کیلویی اینقدر بود، الان اینقدر»

اما این موضوع پدیده مورد مطالعه جامعه‌شناسی قشرها و نابرابری‌های اجتماعی است.

در اوایل دهه ۵۰ در ایران رشد اقتصادی به تبع بالا رفتن قیمت نفت، شتاب چندبرابری گرفت و باعث شد تعداد زیادی از مردم جامعه ایران زندگی معیشتی در روستا و شهرهای کوچک را رها کرده و به شهرهای بزرگ‌تر بیایند. مهاجران تازه‌وارد اگر سواد داشتند و جذب نیروهای اداری یا نظامی می‌شدند، می‌توانستند به راحتی بعد از چند سال با حقوق دریافتی خود یک خانه نقلی و یک پیکان تهیه کنند. اگر هم کاسب و فنی می‌شدند هم چندان تفاوتی نمی‌کرد. در این دهه طبقه متوسط شهری رشد زیادی داشت. پدران ما هم عموما در این زمان بودند، شاید کمی هم سختکوش‌تر بودند اما آن چیزی که باعث شد بتواند یک زندگی مناسب برای خود فراهم کنند، رشد و توسعه کلان اقتصادی کشور بود.

در اصطلاح جامعه‌شناسی به این پدیده می‌گویند: تحرک اجتماعی صعودی بین‌نسلی؛ یعنی نسل جوان طبقه اجتماعی خود را به نسبت طبقه اجتماعی والدینش ارتقا می‌دهد. مثلا فرزند یک کشاورز فقیر روستایی کاسب معتبری در شهر می‌شود یا فرزند یک کاسب شهری پزشک یا مهندس. این تحرک صعودی است.

در دهه‌های بعد این رشد همچنان ادامه داشته و دارد. در این سال‌ها درصد بالایی از جمعیت طبقه پایین به طبقه متوسط اضافه شدند. سال‌های اخیر نیز موجب یک‌سری از تغییرات در ساختار تحرک اجتماعی شد. این تغییرات سبب شد گروه‌هایی به رشد برسند و گروهایی متوقف یا نزول کنند.

شرایط دوران توسعه نیز مناسبات تحرک اجتماعی را تغییر داده است. رشد به رویه قیمت زمین‌های اطراف شهر یا نواحی توریستی شمال کشور ناگهان یک‌شبه فرد را از طبقات پایین اجتماع به اوج رساند. در عوض کاهش منزلت اجتماعی تحصیلات موجب شد جمعیت انبوهی از افراد تحصیلکرده از آینده مطلوبی که تصورش را می‌کردند، محروم شوند.

اما مشکلاتی که جوانان هم‌نسل و طبقه ما دارند، مربوط می‌شود به تحرک اجتماعی نزولی بین‌نسلی. این اتفاق عموما در بعد اقتصادی و در بین طبقات متوسط شهری رخ داده است، زیرا از عمده عواملی که باعث تحرک اجتماعی می‌شوند، عامل اقتصادی و تحصیلات است. از لحاظ تحصیلات رشد متوقف نشده اما به علت برهم خوردن تناسب درآمدهای مشاغل با نیازهایی همچون مسکن و اتومبیل و... تحرک بین‌نسلی نزولی بوده است. کمتر جوانی در این طبقه را می‌شناسیم که از کمک‌های پدر و مادر خود چه در دوران تحصیل چه در موقع ازدواج یا شروع یک کاسبی بی‌نصیب بوده باشد تا چه برسد به اینکه از آنان پیشی بگیرد. در بین صحبت‌هایمان در آن شب بحث این شد که الان طبقه اجتماعی کسی را نمی‌توان به ظاهرش سنجید مثلا طرف ساعت رولکس بسته است اما اگر کمی دقت کنی، می‌بینی تقلبی است یا ماشین فلان سوار می‌شود اما همه زندگی‌اش قسطی است. این پدیده‌ها موجب شد تا نظریه‌پردازان پست‌مدرن توجه خود را از مفهوم طبقه اجتماعی به سبک زندگی تغییر دهند، زیرا برای شناخت انسان امروزی به جای توجه به موقعیت فرد در ساختار تولیدی باید به الگوی مصرف آن توجه کرد. افزایش علاقه برای به تصاحب آوردن نمادها و کالاهای مورد مصرف طبقه بالا یک رقابت سرسختانه در مصرف به وجود آورده است. مثال بارز آن را می‌توانیم در کپی کردن مدل انگشتر نامزدی همسر پرنس ویلیام دید. هنوز این ازدواج صورت نگرفته بود که جواهرسازان چینی آن مدل انگشتر را کپی و در آمار پرشماری به فروش رساندند. حجم انبوه مارک‌ها و محصولات تقلبی در بازار از این اشتیاق حکایت می‌کند. بنابراین شاید ظاهر افراد تغییر کرده باشد اما طبقه و تحصیلات آنان تغییری نکرده است.

طبقاتی کردن شریان‌های حیاتی در مسیری حادثه‌آفرین گام بر می‌دارد

پنت هاوس بزرگراه صدر

الهام سرطاقی

«خوشبختانه یک وفاق عمومی درباره پروژه صدر و نیایش وجود دارد.» این جمله روحیه‌بخش، گوشه‌ای از گفت‌وگوی رسانه‌ای معاون فنی عمرانی شهرداری تهران است که در نهم خرداد بازتاب پیدا کرد تا مهر تاییدی باشد بر اصالت علمی و پذیرش همگانی سوار کردن طبقه دوم یک بزرگراه به روی خودش. بیان خوشبینانه‌ای که پس از دو ماه و با اوج‌گیری مخالفت‌های کارشناسی، رنگ کامروایی نیافت. همچنان که در دو سال گذشته نیز با تردیدهای فراوان از دید فنی و اجرایی دست‌وپنجه نرم کرده بود. راهکار گسترش عمودی شهر در ساخت‌وساز مسکن با پیروزمندی نسبی‌اش، گمانه‌ای شد برای الگوبرداری در راستای حل معضل ترافیک.

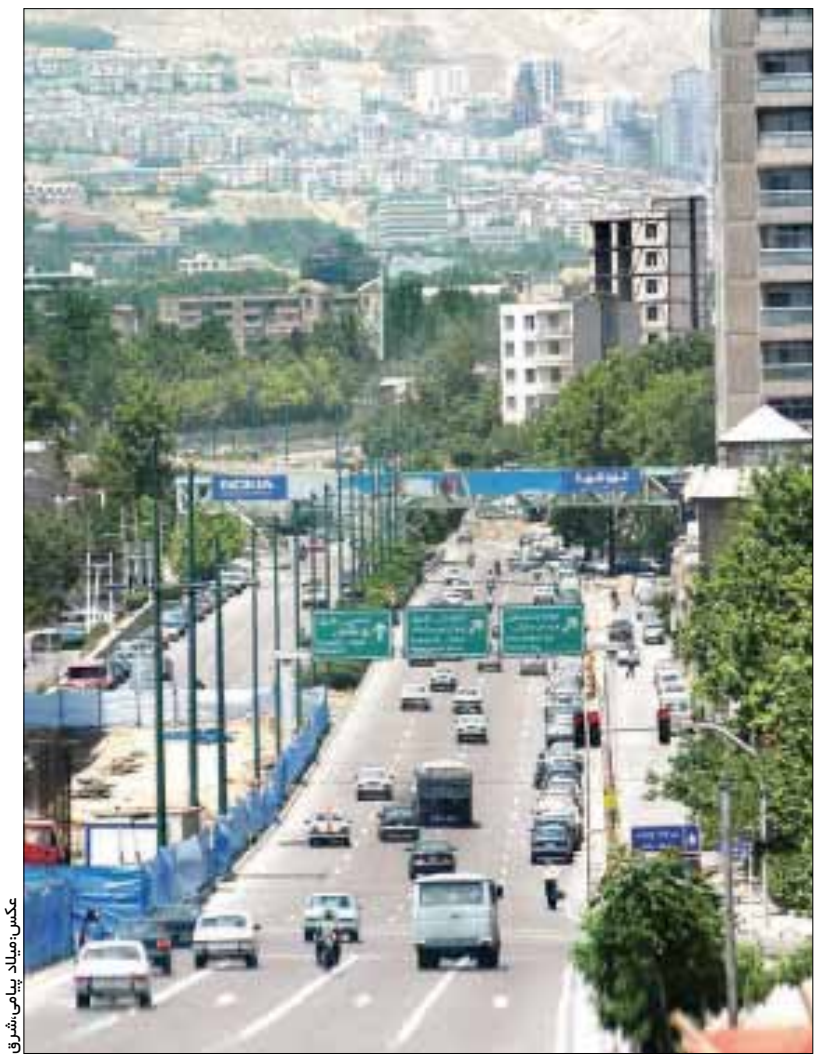
به‌گونه‌ای که این اندیشه را به سر برخی انداخت تا شاید با گذاشتن دو یا سه طبقه روی بزرگراه‌های تهران بتوانند حل‌المسایلی برای گره کور ترافیکی شهر تجویز کنند.

هر از چند گاهی طرح طبقاتی کردن شریان‌های حیاتی پایتخت از سوی شهردار یا معاونانش نقل محافل می‌شد و پس از مدتی از یادها می‌رفت تا بار دیگر نامی تازه‌تر بازار عمودی‌سازی بزرگراهی تهران را داغ کند. یادگار امام، صیاد شیرازی، همت، مدرس و از همه پرشمارتر بزرگراه امام‌علی، کاندیداهای شهرداری تهران برای دو طبقه کردن بودند، ولی این بزرگراه صدر بود که قرعه نهایی به نام او از گردونه بیرون آمد. فروردین امسال بود که معاون فنی عمرانی شهرداری اعلام کرد عملیات اجرایی ساخت هفت‌ونیم‌کیلومتر تونل و هفت‌کیلومتر بزرگراه دوطبقه تا یک ماه دیگر آغاز خواهد شد. مازیار حسینی گفته بود: «پیش‌بینی شده است این پروژه هزارمیلیارد تومان هزینه داشته باشد.» یعنی رقمی برابر با یک‌پنجم بودجه سالانه شهرداری تهران. این در حالی بود که دقیقا سال گذشته در چنین روزهایی احمد دنیامالی معاون پیشین فنی عمرانی شهردار از نهایی شدن مذاکرات برای تامین فاینانس مالی ساخت تونل نیایش با بانک مرکزی خبر داد.

دنیامالی در ادامه گفته بود: «برای بخش دوم پروژه که مربوط به دوطبقه شدن اتوبان صدر می‌شود، مطالعات از چندی پیش آغاز شده است. البته طبقاتی کردن بزرگراه یکی از گزینه‌های مطرح است و هنوز این گزینه اولویت ندارد.» سایت الف در تحلیلی که روز بیست‌ودوم فروردین روی شبکه وب قرار گرفت، چراغ اولین واکنش را روشن کرد. این پایگاه وابسته به احمد توکلی رییس مرکز پژوهش‌های مجلس، پس از نقل قول درباره هم‌زمانی انجام حفر تونل نیایش و عملیات ساخت طبقه دوم صدر، یادآوری کرد: «پیش از این گفته شده بود، پیمانکاران با روش اتریشی، مشغول حفاری تونل هستند و البته خبر شروع به کار دستگاهی ویژه حفاری هم منتشر شد ولی اکنون شهرداری می‌گوید هر دو پروژه در اردیبهشت با هم شروع می‌شود.» پس از این بود که با انتشار خبر ریشه‌کنی درختان کهنسال میانی بزرگراه – یادگار توتستان‌های شمیران قدیم – صدای فعالان محیط زیست و نهادهای مردمی هم بلند شد. زدن علمک‌های نشانه به فاصله هر ۴۰ تا ۵۰ متر برای سوار کردن تک پایه‌های پل طبقه بالایی، بازخوردهای بعدی، ویژه این بار از سوی خبرگان عرصه شهرسازی و ترافیک را به دنبال داشت که گواهی می‌داد، رویای وفاق عمومی، پنداری خودساخته بوده تا به هدف پوشاندن تعارضات گوناگون فنی– حقوقی پروژه، آن را بی‌عیب نشان دهد. برآورد آثار منفی منطقه‌ای و آشکار شدن زوایای پیدا و پنهان بلند مرتبه‌سازی به سبک دیوار چین که روی بیشتر خانه‌های همسایگان صدر اشراف پیدا می‌کرد، ساکنان بافت پیرامونی را به مطالبه حقوق شهروندی واداشت. به همین دلیل در دو نشست ماهانه شورایاران با شهردار منطقه یک، نگرانی جدی مردم از سوی نمایندگان ایشان بازتاب داده شد و تشریح ریزترین پیامدها و نواقص پروژه، در دستور کار قرار گرفت. به موازات این حرکت، گروهی از حاشیه‌نشینان بزرگراه، توماری آماده کرده و با گردآوری امضا، بیمناکی اهالی منطقه را از این اقدام شهرداری به آگاهی قالیباف شهردار پایتخت می‌رسانند.

ظاهرا بیشترین دلایل برای مخالفت به خصوصیات اتوبان صدر باز می‌گردد که از نگاه مردم وضعیت را پیچیده‌تر کرده است. دبیر شورایاری یکی از محلات منطقه یک در این‌باره به شرق می‌گوید: «بزرگراه صدر به دلیل داشتن مشکلات ویژه خود از استعداد به مراتب بالاتری برای حادثه‌آفرینی برخوردار است و دقیقا بر پایه همین ویژگی‌ها، بدترین گزینه برای طبقاتی کردن بزرگراهی به‌شمار می‌آید.» وی با بر شمردن آلودگی‌های صوتی، زیستی و حتی بصری دو چندان که ناشی از افزایش حجم آمد و شد و لزوما سلب آسایش و امنیت جانی ساکنان است، تصریح می‌کند: «نداشتن حریم حتی یک‌ونیم‌متری در محور ترافیکی پرتردد طبقاتی، آن هم کنار ساختمان‌های یکدست مسکونی، مهم‌ترین گزند پروژه است به گونه‌ای که هر گمانه منفی یا خطای پیش‌بینی نشده در این نقطه از شهر به معضل جبران‌ناپذیری تبدیل خواهد شد.» نکته مهمی که حتی موافقان طرح را به همراهی وادار کرده، وضعیت غیراستاندارد فعلی بزرگراه صدر است که بی‌گمان با افزودن ظرفیت عبوری تازه از هر نظر آن را بی‌کیفیت می‌کند. بابک شکوفی از صاحب‌نظران عرصه معماری و شهرسازی باور دارد: «در طرح توسعه شریان‌های درجه یک شهری، باید استانداردهای فراوانی لحاظ شود به شکلی که در آن همه پیامدها روی بافت پیرامونی ارزیابی شده باشد. از دید علمی برای کاهش آلایندگی عوامل ترافیکی در شریان‌های اصلی شهر، حتما باید حریمی طراحی شود که عموما در دنیا این حریم با ساخت کمربند فضای سبز تامین می‌شود.»

شکوفی با اشاره به فقر کیفی و شیوه نادرست ساخت بزرگراه صدر، انگشت بر نکته جالبی می‌گذارد. وی می‌گوید: «اتوبان صدر در برخی از مسیرهای حرکتی خودش پست افتاده است یعنی به دلیل عوارض طبیعی موجود، سازندگان برای گشودن راهگذر، بخشی از تپه‌ها را شکافته‌اند و جاده از دل همین عوارض گذشته که به لحاظ فنی چون اختلاف سطحی را پدید آورده است، به استانداردهای ترافیکی نزدیک شده است. اما با تغییر شرایط و رسیدن به وضعیت تازه، افزوده شدن به ارتفاع همین گذرهای حرکتی مطلوب هم چالش‌ساز خواهد بود.» ظاهرا همین بدیهیات پیش‌تر در سر لوحه کار شبکه‌سازی بزرگراهی تهران نیز بوده است و با گنجاندن چنین راهکارهایی از پدیدار شدن بسیاری مشکلات جلوگیری شده است. بزرگراه نیایش و بخش غربی بزرگراه همت دقیقا هماهنگ با این نگرش علمی آماده شده‌اند. مازیار حسینی خود چندی پیش در ستایش این رهیافت گفته است: «استاندارد ساخت بزرگراهی، گذر بستر رفت‌وآمد خودرو از ارتفاع سه، چهار متری کف ساخت‌وساز مسکونی است. در این شیوه هم امنیت جانی شهروندان صددرصدی خواهد بود، چرا که امکان پرتاب ماشین‌ها روی خانه‌های مردم و هر گونه خسارت ناشی از رخدادهای رانندگی برای ساکنان منتفی است و هم از انتشار آلودگی صوتی تا اندازه زیادی جلوگیری می‌شود. حتی می‌توان از دیگر ابزارها برای کاهش آلایندگی نیز بهره گرفت، همچنان که در بزرگراه نیایش، مدیریت شهری موج‌شکن‌های صوتی تعبیه کرده تا پخش صدا را به حداقل برساند.» حالا چگونه است که با آگاهی از فاجعه‌بار بودن ساختار فعلی صدر که بخشی از بافت حاشیه‌نشینی را در طبقه جای داده است و حتی برای بازدارندگی از انحراف همیشگی خودروهای شتابان در محدوده دیباجی و میدان پیروز، دیوارهای سیمانی بلندی نصب شده است، باز شهرداری پافشاری می‌کند تا بر پشت بام این بزرگراه یک پیست اتومبیل رانی هموار اضافه کند؟ سعیدنیا، مهندس شهرسازی و رییس گروه دیده‌بان تهران اگرچه ساخت بزرگراه را خلاف قواعد روز آمد شهرسازی می‌داند و تاکید دارد به جای گسترش فضای حرکتی و افزایش عرضه گذرگاهی که کشش تقاضا برای خرید خودروی بیشتر را پدید می‌آورد، باید حمل‌ونقل عمومی گسترش پیدا کند، به فناوری کار گرفته شده برای ساخت پل در ایران انتقاد می‌کند و اعتقاد دارد بخشی از زشت‌تر شدن نمای تهران همین فناوری‌های ناهمگون پل‌سازی با محیط شهری است که بیشتر برای مقاصد بدون شهری یا شبکه‌های جاده‌ای کشور کاربرد دارد. وی با اشاره به ساخت پل روشندلان چنین می‌گوید: «برای هر رهگذری ایرادات محاسباتی و مهندسی پل نصب شده روی پیچ شمیران که اتفاقا هیچ مزیتی در روان‌سازی ترافیک خیابان انقلاب نداشته است، آشکار است.



عکس: میلاد پیاعی/شرق

حالا با این سطح از دقت و با این معماری زمخت، آقایان بنا دارند یک دیواره شرقی – غربی هفت کیلومتری هم دقیقا روبه‌روی منظر خاطره‌انگیز پایتخت کار بگذارند تا چشم‌انداز زیبای البرز نیز زخم بردارد.» سعیدنیا از دیدگاه حقوق شهروندی هم یادآور می‌شود: «شهرداری برای ساخت هر یک از سازه‌های مسکونی منطقه یک، مبالغ هنگفتی بابت تراکم و عوارض دریافت کرده و می‌کند که بدیهی است افراد برای آسایش بیشتر خود و خانواده حاضر به پذیرش چنین هزینه‌هایی شده‌اند، اما خلاف همه تعهدات قانونی، شهرداری قصد دارد باز فشار عمده‌ای را بر گرده حاشیه‌نشینان تحمیل کند تا با پایمال کردن حقوق ایشان هزینه کمتری برای عمران شهری بپردازد.

رییس گروه دیده‌بان تهران راهکار حفر تونل را کم حاشیه‌ترین گزینه برای پیاده‌سازی برنامه‌های توسعه شهری می‌داند. بر پایه طرح تفصیلی پایتخت، شهر تهران باید ۵۵۰کیلومتر شبکه بزرگراهی داشته باشد که تاکنون ۴۳۰کیلومتر آن به بهره‌برداری رسیده است. حال پرسشی که پیش می‌آید، این است که با معایب بسیار و البته مزایای نسبی تا چه اندازه‌ای طبقاتی کردن بزرگراه‌ها می‌تواند کارگشا و اثربخش باشد؟

حتی به فرض پذیرش اصالت علمی این راهکار، آیا دو طبقه کردن گذرگاهی به نام صدر که از بافت صددرصد مسکونی عبور می‌کند و البته با چالش‌های خود ویژه روبه‌روست آیا رویکرد درستی به نظر می‌رسد؟

خبرگزاری فارس از زبان معاون فنی عمرانی شهرداری تهران چنین می‌نویسد: «به دلیل وجود دو خط مترو یکی در بزرگراه صیاد شیرازی و دیگری در خیابان شریعتی اگر می‌خواستیم در این مسیر تونل احداث کنیم باید به قدری عمق می‌گرفتیم که عملا بین بزرگراه نیایش تا بعد از بزرگراه امام‌علی(ع) نمی‌توانستیم هیچ خروجی‌ای داشته باشیم که این مساله اصلا معقول و قابل قبول نبود.» همین مقام در برنامه تهران ۲۰ که از شبکه تهران روی آنتن می‌رود، دلیل ساختن طبقه دوم صدر را فراهم آوردن یک گذر ترافیکی غربی– شرقی عنوان می‌کند، به گونه‌ای که خودروهای عبوری از طبقه دوم بدون برخورد با هیچ گره ترافیکی ناشی از ازدحام خروجی دسترسی‌های محلی، بتوانند یک سره از غرب تهران (با بهره‌گیری از بزرگراه نیایش) به شرق تهران (بزرگراه‌های امام‌علی(ع) و بابایی و صیاد شیرازی) پیوند بخورند. در این اظهار نظرها به روشنی پیداست برآورد شهرداری از تونل صدر دچار یک خطای محاسباتی چندکیلومتری به اندازه فاصله پاسداران تا بزرگراه امام علی(ع) است. از سوی دیگر نداشتن دسترسی محلی برای ورود به قیطریه یا کاوه دلیل کنار گذاشتن حفر تونل قلمداد شده است که اگر چنین باشد همان طبقه همکف بزرگراه صدر پاسخگوی نیاز اهالی منطقه و دیگر خودروهای عبوری بوده و هست. پس طبقه پنت هاوس این سازه چندصدمیلیون دلاری به چه کاری می‌آید؟

با این اوصاف و از دیدگاه علمی به نظر می‌رسد بزرگراه صدر نه‌تنها گزینه خوبی برای گذر عبوری شرقی- غربی نخواهد بود که حتی گزینه مناسبی برای دو طبقه کردن هم نیست، چراکه اگر بخواهد راهکار طبقاتی کردن بزرگراهی در ایران پاگیر شود با انتخاب اتوبان صدر، چنین برون‌رفتی در همان نطفه خفه خواهد شد. از دید برخی بزرگراه همت دارای ویژگی‌ها و توانمندی‌های به مراتب افزون‌تری است که می‌تواند گمانه مطلوب برای این منظور باشد. داشتن حریم مناسب و حاشیه فضای سبز، پهنای عبوری بسیار خوب، قرار نداشتن در بافت مسکونی و حتی اداری، به دور بودن از معارضات گوناگون، محور طلایی تلاقی با چند خط مترو و از همه مهم‌تر بلندای مسافت که توان دستیابی به دو سر پایتخت را فراهم می‌کند، بهترین مزیت‌های بزرگراه همت برای تبدیل شدن به راه گذر شرقی- غربی تهران است.

دکتر پاکزاد، استاد برجسته دانشگاه شهید بهشتی معتقد است: «همت بزرگ‌ترین برش عرضی تهران است که به پشتوانه برخورد با همه گذرگاه‌های عمودی می‌تواند امکان دسترسی به چهار گوشه شهر را میسر کند.» او با اشاره به اینکه دو طبقه کردن بزرگراه‌ها، باید امکان باز کردن گره‌های ترافیکی محور پایین دست را داشته باشد، تصریح می‌کند: «یکی از بزرگ‌ترین معضلات ترافیکی تهران، گره بومهن و ورودی بزرگراه بابایی است. اگر بزرگراه همت دوطبقه شود، این توانایی را دارد تا بخش عمده بار ترافیکی صدر را هم به دوش بکشد.»

بزرگراه همت از دید شبکه‌سازی شریان‌های حیاتی پایتخت نیز نقش ویژه‌ای ایفا می‌کند. شهردار تهران در یکی از آخرین گفت‌وگوهای خود باز هم یادآور شده است: «همه اتوبان‌ها باید به سوی شمال و جنوب امتداد داشته باشند.» با این رویکرد که با دیدگاه سطح عالی مدیریت شهری همسو هست نیز بزرگراه صدر که تنها با یک محور عمودی (بلوار کاوه) در برخورد است به مراتب توانمندی کمتری از بزرگراه همت دارد که با همه شریان‌های عمودی در تلاقی است.

نگاهی به کانون اصلاح و تربیت

پشت دیوارهای فراموشی

امید سلیمی‌بنی

«چی کار می‌کنی؟»

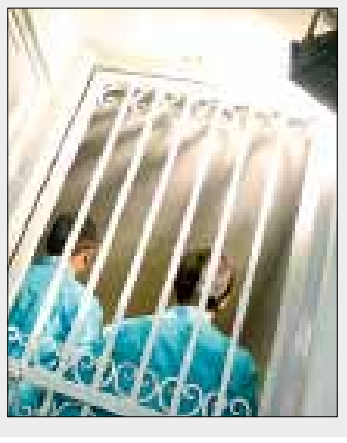
«دارم آدم می‌کشم.»

بدون اینکه به من نگاه کند، این را می‌گوید و دوباره به طرف سربازی که آن طرف دیوار دیده، شلیک می‌کند. کامپیوترش، بلندگو ندارد. ولی آن‌طور که در دل ماجرای بازی کامپیوتری‌اش رفته، نیازی نیست تا با سروصدای شلیک خود را در فضای جنگ ببیند.

می‌دانم فرصت مناسبی برای گفت‌وگو نیست. ولی سعی می‌کنم به دنیای این کودک ۹ساله راهی پیدا کنم؛ کودکی که برای چهارمین‌بار است که با حکم قضایی در کانون اصلاح و تربیت تهران نگهداری می‌شود.

اسمش علی‌اصغر است. پوست تیره صورتش جابه‌جا زخم شده و حالا با اینکه این همه آدم شیک و کت‌وشلواری برای بازدید از کانون اصلاح و تربیت آمده‌اند کفش به پا نکرده. همان‌طور پابرهنه در مقابل مانیتور ۱۴اینچ قدیمی نشسته و با ماوس، به طرف آدم‌هایی که می‌بینند، شلیک می‌کند. صبح که می‌خواستیم به کانون وارد شویم، موبایل‌ها را گرفتند، از همان‌جا گفتند دنبال خط سفید بروید؛ خطی که از ابتدای ورودی دژبانی این کانون در منطقه شمال‌شرق تهران، شهر زیبا، کشیده شده و تا اتاق مدیریت کانون پیش می‌رود. غیاثوند، مدیر کانون، با چهره‌ای گشاده به استقبال می‌آید. در سالن اجتماعات کانون که نشسته‌ایم درباره اینکه «از گل نازک‌تر به بچه‌ها نمی‌گوییم» و «در صورت تنبیه خارج از ضابطه، کارمندان خاطی به دادگاه معرفی می‌شود» صحبت می‌کند، ولی وقتی به داخل ساختمان می‌رویم، گهگاه، بچه‌هایی که چشم مسوولان کانون را دور می‌بینند از کتک خوردن‌هایی حرف می‌زنند که باور کردنی به نظر نمی‌رسد.

در تمام راهروها، بندها، محوطه و حتی دستشویی‌ها، دوربین‌هایی نصب شده‌اند. اتاق کنترل همه دوربین‌ها در طبقه همکف ساختمان اصلی کانون است، جایی که به وسیله چند مانیتور، تصویر ده‌ها دوربین، روز و شب، توسط مسوول شیفت کنترل می‌شود و می‌گویند به صورت آنلاین به سازمان مرکزی زندان‌ها وصل است. برای تفکیک بچه‌ها روش جالبی دارند. اولین تفکیک‌شان بر اساس جنس است؛ دخترا این‌ور، پسرها اون‌ور. دخترها حدود ۲۵ نفری می‌شوند که به گفته خانم فیروزمند، مسوول قسمت دختران، بعضی روزها تا ۴۰ نفر هم می‌رسند. اکثرا سن ۱۵ تا ۱۷ سال را می‌گذرانند و جرم بیشترشان «مسایل منکراتی» است. خانم فیروزمند، لیسانس مدیریت دارد، فوق‌دیپلم مددکاری و با ۲۰ و چند سال تجربه، حالا رییس بخش دختران شده. کودک یکساله‌ای را به بغل گرفته و می‌گوید: «این عمر منه، همین‌جا به دنیا اومده، چند روز پیش هم جشن تولدش بود.» مادر کودک، ۱۷ساله و حالا داخل بخش دختران است. نمی‌توانیم وارد شویم، گفتم تفکیک جنسیتی اینجا هم اعمال می‌شود. فیروزمند توضیح می‌دهد: «دخترایی که می‌آن، عموما فراری‌اند و بی‌خانمان و کارتن خواب یا توی پارک‌ها زندگی می‌کنند. خب آدم تو این شرایط تن به خیلی از کارها می‌ده، نمی‌ده؟» سر تکان می‌دهم به تایید. ادامه می‌دهد: «به بچه‌های خودمون می‌گم اگه شما هم جای این طفلی‌ها بودین، ممکن بود بدتر بشین، پس حواستونو جمع کنین با این بچه‌ها طوری رفتار کنین که انگار بچه‌های خودتونن.» قسمت دختران با دیوارهای بلند و درهای آهنی از قسمت پسران که عمده‌ترین فضای کانون را در برگرفته، جدا شده. اینجا هم درهای آهنی و کلید و کلون، دنیاها را از هم جدا کرده، تفکیک دیگری که انجام می‌شود، بیشتر در قسمت پسرهاست، بر حسب سن و جثه، گروه یک و دو شده‌اند. گروه یک از بچه‌های ریزه‌میزه‌ای شروع می‌شود که انگار از جرم و اتهام، فقط کشیده و پس‌گردنی و دستبند را فهمیده‌اند و دزدی به خاطر، چه بگویم؟ نان؟ تربیت اشتباه؟ مدیریت غلط؟ خانواده نابسامان؟ طلاق؟ موادمخدر؟ نمی‌دانم. این گروه؛ مجرمان و متهمان تا ۱۴ساله را تشکیل می‌دهند و گروه دو از ۱۴ تا ۱۸ سال، هستند. یعنی پسرانی که مکلف شده‌اند، یعنی مردهای کوچکی که دیگر، مسوولیت و ضمان کیفری کارهایی را که کرده‌اند، بر عهده دارند. باید بر عهده داشته باشند لابد، با آن نگاه‌های رمیده و دست‌های زخم و زیلی که انگار دیشب از جنگ برگشته‌اند، جنگ با کی؟ خودشان؟ جامعه؟ دنیای بزرگترها؟ از یکی از بچه‌های گروه دو که الان در باشگاه مجهز بدنسازی کانون، مشغول است، همین را می‌پرسم: «اون بیرون از دست کی عصبانی‌ای؟» عرقگیر رکابی آبی پوشیده که حالا جا به جا شوره زده است. پایه ریش گذاشته پایین بیاید و حالا به جای جواب، دستی به چانه اصلاح‌شده‌اش می‌کشد، بعد از چند لحظه می‌گوید: «از دست خودم بیشتر عصبانی‌ام. نباید می‌اومدم اینجا.» می‌گویم: «پیش می‌یاد پهلوون، خودتو ناراحت نکن.» سر تکان می‌دهد و موضوع را عوض می‌کند. برنامه ورزشی را که روی دیوار زده، نشانم می‌دهد. برای بچه‌های تازه‌وارد، برنامه می‌دهد و مربی شده. هفته اول، سه بار جلو بازی، هر بار ۱۵ دفعه، به همراه سه باز پشت بازو، همان ۱۵ دفعه، هفته دوم... . وقتی از او خداحافظی می‌کنم، دست‌های پت و پهنش، قوی و جوان است و خیلی پر انرژی. دستی به شانه‌اش می‌زنم: «پیش می‌یاد پهلوون.» خنده‌ای می‌کند و در را، همان در آهنی را، پشت سرم قفل می‌کند. بعدا می‌فهمم به خاطر قتل عمد، یک سال‌ونیم است در کانون مانده و منتظر است هر لحظه، حکم صادر شود: اعدام؟ قصاص؟ چه فرقی می‌کند؟ مهم این است که تمام عصبانیتش را در این چند کلمه گذاشته و کوبیده توی صورتم، توی صورت من که بیرون آمده‌ام، با آن قیافه حق به جانب و چهره خندان و «پیش می‌یاد»هایی که خودم را هم به پوزخند می‌اندازد: «از دست خودم عصبانی‌ام.»



آرشیو

بخشی از اتوبان صدر دوطبقه خواهد شد

■ **ایسنا ۸۷/۶/۲۴:** رییس کمیسیون توسعه و عمران شورای شهر تهران خبر داد: در صورت موافقت اداره برق با زیرزمینی شدن کابل‌های فشار قوی، بخشی از اتوبان صدر دوطبقه خواهد شد. حمزه شکیب با اعلام مطلب فوق افزود: پس از بررسی‌ها و انجام مطالعات روی تونل «نیایش به صدر» به این نتیجه رسیدیم که پس از وصل شدن اتوبان نیایش به صدر با گنجایش بیش از حد در اتوبان صدر مواجه خواهیم شد و ترافیک در آن غیرقابل کنترل می‌شود. به همین دلیل پیشنهاد شد که همزمان با شروع عملیات تونل نیایش، مطالعات مربوط به دوطبقه شدن اتوبان صدر نیز انجام شود. وی تصریح کرد: چند گزینه تعریض اتوبان صدر و احداث تونل به دلیل وجود بافت مسکونی متراکم وگران‌قیمت بودن اراضی واقع در طرح، منتفی و در نهایت پیشنهاد ایجاد یک طبقه اضافی روی اتوبان صدر به عنوان گزینه برتر مطرح شد. رییس کمیسیون توسعه و عمران شورای شهر تهران اظهار کرد: طبقه دوم این اتوبان با یک پایه (شفت) در وسط اتوبان صدر قرار می‌گیرد. وی در پاسخ به این سوال که در بخش‌هایی از اتوبان صدر، دکل‌های بلند فشارقوی برق وجود دارد، یادآور شد: این مشکل در بخش‌هایی از این اتوبان به سمت شرق وجود دارد که با هماهنگی و رایزنی اداره برق، این کابل‌ها به صورت زیرزمینی نصب می‌شوند. شکیب تصریح کرد: شورای شهر تهران تاکید دارد که مطالعات در مورد پروژه صدر به صورت کامل و با هماهنگی اداره برق شهر تهران صورت گیرد، اما این مطالعات مانع شروع پروژه تونل نیایش نخواهد شد و به موازات آن صورت می‌گیرد.

اتوبان صدر شلوغ می‌شود؛ لطفا از اتوبان‌های دیگر رفت و آمد کنید

■ **ایسنا ۹۰/۴/۲۴:** رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ از آغاز عملیات دوطبقه کردن بزرگراه صدر از فردا خبر داد. سردار حسین رحیمی با اشاره به اینکه عملیات ستون‌گذاری بزرگراه صدر جهت دوطبقه کردن این بزرگراه و اتصال آن به بزرگراه نیایش از روز شنبه آغاز می‌شود، افزود: بر این اساس پیش‌بینی می‌کنیم در هر دو لاین بزرگراه صدر، ترافیک سنگین شود بنابراین با توجه به اینکه اجرای این پروژه بیش از یک‌ماه به طول می‌انجامد از رانندگان درخواست می‌شود از مسیرهای جایگزین برای تردد استفاده کنند. رییس پلیس راهور تهران در عین حال تاکید کرد: پیش‌بینی می‌شود ترافیک ایجادشده در بزرگراه صدر، بزرگراه‌های صیاد شیرازی، امام علی(ع)، مدرس، همت و حکیم را نیز درگیر کند. وی از شهروندان خواست با توجه به اینکه پروژه دوطبقه شدن بزرگراه صدر یکی از پروژه‌های بزرگ شهری به حساب می‌آید تا تکمیل شدن این پروژه همکاری لازم را با پلیس و ماموران شهرداری تهران داشته باشند. رییس پلیس راهور تهران همچنین از لغو اجرای طرح ترافیک و زوج و فرد در روز شنبه در پایتخت خبر داد و گفت: به این ترتیب طرح ترافیک زوج و فرد تا پایان روز یکشنبه در تهران اجرا نمی‌شود و از روز دوشنبه مجددا به مرحله اجرا گذاشته می‌شود.

بررسی آلودگی زیست‌محیطی دوطبقه شدن اتوبان صدر_نیایش در شورا

■ **شرق ۹۰/۵/۴:** مشکلات زیست‌محیطی پروژه دوطبقه کردن اتوبان صدر- نیایش در جلسه امروز شورای شهر بررسی و پیش‌بینی شد که پیوست مطالعات اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی این پروژه برای روشن شدن اذهان عمومی منتشر شود. احمد مسجدجامعی، عضو کمیسیون فرهنگی شورای شهر با اشاره به دیدار اعضای شورایاری منطقه اجرای پروژه صدر گفت: هفته گذشته شورایاری‌های این محله درخصوص مشکلات دو طبقه شدن این بزرگراه و مشکلات زیست‌محیطی و آلودگی‌های صوتی که پس از بهره‌برداری از این پروژه برای ساکنان این منطقه ایجاد می‌شود به شورای شهر آمدند که با بررسی‌های انجام‌شده پاسخ سوالات آنها داده شد ولی برای احترام به افکار عمومی شهروندان جا دارد با حضور نمایندگان معاونت عمرانی، ابهامات این پروژه برای شهروندان توضیح داده شود. وی ادامه داد: یکی از امتیازات پروژه صدر- نیایش حذف کابل‌های فشارقوی از این منطقه است. همچنین مطالعات فرهنگی، اجتماعی و زیست‌محیطی این پروژه برای قانع شدن شهروندان در اختیار رسانه‌ها قرار می‌گیرد. حمزه شکیب نیز با اشاره به نحوه به تصویب رسیدن این پروژه عمرانی گفت: برای آنکه با احداث تونل نیایش بار ترافیکی صدر افزوده نشود، پیشنهاد شد بار اضافه ترافیکی توسط پروژه دیگری جابه‌جا شود. وی ادامه داد: تعریض بزرگراه صدر یکی از این پیشنهادها بود که به دلیل هزینه سرسام‌آور رد شد. از میان پیشنهاد حفر تونل و دوطبقه کردن بزرگراه، مطالعات علمی و فنی گزینه دوطبقه کردن را توجیه می‌کرد. چمران نیز گفت: برای این پروژه ۱۲طرح آورده شد که شهرداری دوطبقه کردن را از لحاظ اقتصادی و سرعت عمل مناسب‌تر می‌دانست. همچنین برای کاهش آلودگی صوتی دیوارهای صوتی ایجاد می‌شود که اشراف خودروهای گذری نیز به این خانه‌ها کمتر شود. معصومه ابتکار نیز با بیان اینکه کمیته محیط‌زیست مشکلات آلودگی هوا و آلودگی صوتی در این منطقه را مورد بررسی قرار داده است، گفت: بهتر است توجیهات، گزارش‌ها و مطالعات این طرح در اختیار شهروندان قرار بگیرد. در ادامه این جلسه گزارش حسابرسی قانونی درخصوص رسیدگی به عملکرد مالی شهرداری منطقه هشت تهران مورد بررسی قرار گرفت.