



اصغرمهاجری در گفتوگوبا «شهروند» مطرح کرد:

# جامعه ماماشين محور است نه انسان محور

### فقدان جامعه پذیری شهرنشینی در میان مردم

فرهنگ عبسور و مرور یسا فرهنسگ ترافیکی براساس چه فاکتورهایی ساخته می شود؟ رد این که میخواهیم از یک فرهنگ آمد و شد، زمانی که میخواهیم از یک فرهنگ آمد و شد، فرهنگ ترافیک یا فرهنگ عبور و مرور صحبت ر کنیــم، این فرهنـگ درواقــع یک نظام اســت. عناصری این نظام را میســازند که این عناصر به رے ہے۔ شـرطی که همزمان با هم تغییر پیدا کنند یا به عبارتی اصلاح شوند، کارکردش مثبت خواهد شد و می توانیم بگوییم آن چیزی عاید می شـ بطلوب جامعه است. این عناصر تشکیل دهنده نظــاُم ترافیکی کاملا ســاختاری اســت. عوامل ر ۔ ســاختاری ترتیبات نهادی دارد و مجموعهای از مقررات و عنصرهای مادی است، زمانی که همه اینها را در کنار نگرشها، نظام معیار آمد و شدو

الگوهایی که بر آنها حاکم است، در ار تباط متقابل

با هم در نظر بگیریم، در این صورت است که این

عناصر می تواند مفید واقع شود و تغییری در نظام و فرهنگ ترافیکی وارد کند. همین می شود که شما هر چه فرهنگ ترافیک را بین مردم ترویج دهید و برنامههای آموزشی ز طریق رسانه ها و سایر وسایل ارتباط جمعی اجرا کنید، باز هم اگر بخش زیادی از این عنصرها بدون تغییر باغی بماند، هیچ اتفاق مثبتی نخواهد افتاد. به عبارتی فرهنگ سازی بدون بهینهشدن نظام ترافيك امكان نخواهد داشت و تغيير کارآمدی ایجاد نخواهد کرد. برخی مواقع به جای سیستم، مردم مقصر شسناخته میشوند و گفته میشود کنشگران باید رفتارهای ترافیکی خود را ے ۔ غییر دهند تا همه چیز درسـ ـت شود. با این حال عناصر مهم و تاثیر گذار دیگری در این بین دخیل

#### خـب عناصـري كـه بـه سـ ترافیکی متکی است و بر آشفتگی ترافیکی تأثیر گذارند، چه مواردی است؟ برخی از این عناصر از تفکر خودرو محور به جای

تفکر انسان محور برمی خیزند. در کلانشهرها به خصوص تهران به دلیل این کـه تفکر و بینش حاکم بر مدیران و مسئولان، ماشین محور است نه انسان محور، بنابراین همه سرمایه گذاریهای ریالی، فُرهنگُیُ و توسُعهٔای را برایُ خُودروهُا انجام میدهند. مثلا این که خیابان ها را عریض می کنند یا همه امکانات را برای رفتوآمد سهل خودروها فراهم می کنند. در صورتی که اگر کلانشهرهای ایران را با شهرهای دیگر کشــورها که مشکلات بسیاری از شهرهای توسیعه یافته ماشین حذف كه اين الگو بسيار به جامعه مدنى و شيهروندى نزدیک است.

#### دقيقا همين موضوع مورد ســوال من اس چطور می توان بین حقوق شهروندی و فرهنگ ترافیک رابطهای تعریف کرد؟

ــتهای انســانمحور در سـ شهری حقوق شهروندی را هم رعایت می کند. به بیان دیگر بااین ساختار انسان محور به حقــوق شـــهروندی و مطالبات مردم هم پاسـ داده می شـود. با ایــن حال ما هــر لحظه در حال سرمایه گذاری هستیم که حاکمیت خودرو بر مراکز تجاری و خرید زیادتر شود و به تُبعیت

طرح نوار راضیه زرگری (سال جدید در راه است و حال هوای عید را می شبود از هیاهو و رفت و آمد مردم در خیابان هابرای خرید مایحتاج سال نو دریافت اما آیا می شود در کلاشهری مثل تهران هم برای عید خرید کرد و هماز شلوغی روزهای بایان سال لذت ببرید؟ مطمئنا، نه. ترافیک سر سام آور روزهاوهفتههای پایاتی سال در شهرهای بزرگ به قدری است که آنت مر شــادی و نشاطی را به اعصاب خردی، خستگی و بحث و جدل تبدیل می کند. فرهنگ ترافیک به گفته جامعهشناســان یکی از نشانههای سطح تمدن ت؛ بهطوری که وضع ترافیک و حرکت عابران و خودروها معرف فرهنگ و تمدن آن شــهر به حسابهي آيد.

وضع فرهنگ و رفتار ترافیکی شهروندان در کلانشهری مثل تهران در روزهای عادی سال به خودی خود . معضل است. با این حال در روزهای پایاتی سال، به معضل تر افیک تیکران با یدهجم عظیم هیاهوورفت و آمد مردمبرای خریدهای مرسوم راهم اضافه کرد. در حقیقت چیزی که این روزها در تهران و مطمئنا خیلی از شهر های بزر گ کشور شاهد، هستیم، یک پار کینگ عمومی بی انتهاست. اُصغر مهاجری، جامعهشناس. معتقداست در معضل فرهنگ ترافیکی تصمیم گیرندگان وسیاست گذار انی کهسیاستهای ماشین محور ونه انسان محور در ساختارهای شهری تعریف کرده اند، را باید مقصر دانست. گفت و گوی «شهروند» با این مامعه شناس رادرباره فرهنگ عبور و مرور می خوانید. عامعه شناس رادرباره فرهنگ عبور و مرور می خوانید.

> أن فرهنگي ساخته ميشـود كه همه مردم فكر كُنند تــا آخرين نقطــه بايد با خــودرو رفتُ و نباید قدمی زد یا پیادهروی کرد. بسیاری از ر ۱۳۰۰ خیابانهای مــا بهویژه نقاطی که حــوزه خرید و تمر کز مراکز تجاری اســت با مشــکل مواجهاند؛ بهویژه در روزهای پایانی سال که ظرفیت پُذیرش خودروهای زیاد را ندارد. یک راهحل می تواند این باشــد که این خیابان های تجاری پیاده گشــت شـوند؛ یعنی سنگ فرش شـوند و خودروها حق

> ت ورود پیدانکنند. رر معضل دیگر حاکمیت فردگرایی در ایران است؛ متاسفانه مدیران شهری و دولت از ناوگان عمومی حمایت نمی کنند. از سیســـتمی که نشان ده شهرنشین شدن، نوعی مدرنیته و توسعه یافتگی فرد است، در کشــور ما حمایت نمی شود و دولت ــرمایه گذاری نمی کند. بـرای همین هم مدام ـنويم كــه دولت بدهــىاش را بــه ناوگان

مومی پرداخت نکرده است. این تفکر حاکمیت فرد گرایی و حمایت از وسایل نقلیه فردی باعث نهادینه شدن این تفکر در جامعه می شدود که 

اتفاقا اگر میخواهیم در روزهای پایانی ســال ۔ ۔ ۔ ۔ لذت خرید و هیاهوی شــلوغی شــب عید برای مردم شیرین و ماندگار شیود، چقدر بهتر است که خریدها را بدون خودرو انجام دهیم. مردم در کنار هم و به جمع بیایند و شــادیهای گروهی را تجربه کننــد و به عبار تی ســپهر روانی فضای فرید که به تعبیر روانشناسان می تواند بسیاری از افسردگیها را رفع کند، را ایجاد کنیم. با این حال چیزی که در جامعه ما جا افتاده این است که تا آخرین نقطه سـوار خودرو باشیم و با انبوه خودروها و آدمها مواجه شويم و نهايتا لذتي از

> •در كلانشــهرها به خصوص تهران بــه دليل اين كه تفكــر وبينش حاكم بــر مديران و «در کادشیدها ها مخصوص تهان بعد دلیل این که نقط در وینش حاکم بر هدیران و مسئولان، ها مخلیل می دیران و مسئولان، ها منظی ما به تقاره های برنایی می مسئولان، ها این می استفاره های برنایی می می نقط به می کنند یا همه امکاتات را برای فرق آمنسهای خودروها قوا همیم کنندد در صورتی که از کلاشهرهای امال و این می می کنند می در می این می می کنند می خود می امال و کنند و می خود می این می کنند و می خود و حذف شدو و عای خود به این امال و حرک تر آم با آرامه انسان و حرک تر آم این الا کنند و عای خود بین این الا کو حرید داده که این الا کو بسیار به جامعه می و در داده که این الا کو بسیار به جامعه می و در داده که این الا کو بسیار به جامعه می و در داده که این الا کو بسیار به جامعه می و در داده که این الا کو بسیار به جامعه می و در داده که این الا کو

•سیاستهای انسان محور در ساختارهای شهری حقوق شهروندی راهم رعایت می *کن*د. به بیان دیگر با این ساختار انسان محور به حقوق شهروندی ومطالبات مردم ... ی - یـ بر ج. یی سه - صدر بیستن محور به حقوق سهر وندی و مطالبه: هم پاسخ دادهمی شود. بااین حال ماهر لحظه در حال سر مایه گذاری هستیم که حاکمیت خودرو بر مراکز تجاری و خریدز یادتر شود هستیم که حاکمیت خودرو بر مراکز تجاری و خریدزیاد تر شود و به تبعیت آن فرهنگی سـاخته میشــود که همــه مردم فکر ، می کنند تا آخرین نقطه باید با خــودرو رفّت و نباید قدمُی زدیاً بیادهروی کرد.

> فانه مدیران شهری و دولت از ناوگان عمومی حمایت نمی کنند.از سیستمی کهنشان دهنده شهر نشین شدن نوعی مدرنیته و توسعهیافتگی فرد است، در کشور ما حمایت نمی شود و دولت سرمایه گذاری نمی کند. برای همین هم مدام میشــنویم که دولت بدهـــیاش را به ناوگانعمومی پرداخت نکردهاست.

در این بین مردم چه مسئولیتی در قبال این

فرهنگسازی دارند؟

همان طور که اشاره کردم بخش عمدهای از عنصرهای مداخله کننده و سهولت کننده ا امدوشد در شهرها به سیستم و ساختارهای نصمیم گیرنده برمی گردد و ربط زیادی به شهروندان ندارد. شاید در موقعیتهایی به مردم توصیه شـود که وسیله شـخصی خود را بیرون نياوريد؛ كه البته هَيچ وقت مردم اين توصيهها را گوش نخواهند داد. زيرا ساختارهايش فراهم نیست و سیهر روانی مطلوب نیست و چُون وجدان جمعی حاکم بر آن به نفع انسان پیاده ن، بنابراین هیچوقت توصیهها عملیاتی

علاوهبر این نکته، عنصرهای دیگری هم وجود دارد. یکی از مهم ترین مولفه ها این است که ما متاسفانه شهرنشین نشدهایم. شاید به لحاظ اسکان در شهرها ساکن باشیم، اما فرهنگ شهرنشینی را درونی نکردهایم و جامعه پذیری شهرنشینی در ما اتفاق نیفتاده است. پس ما از فضاهای عمومی که بخش لایتجزا شهری است و بخش فرهنگ عمومی شهرنشینی است را نمیفهمیسم. در تعریسف شهرنشسینی ۳ عنصر ...... ـت. اول این کــه فرد کارهــای روزانهاش ا به طريق الگوهاي شهري انجام دهد؛ دوم ین کـه فـرد در فضاهای مدنـی حضـور پیدا کند و سـوم این که از فضاهای عمومی شـهری .-.31

۔ ... این درحالی است کے در جامعے ایرانی یاد "گرفته ایم از فضاهای عمومی شهری لذت ببریم. نگرفته ایم از فضاهای عمومی شهری لذت ببریم. از این همه ســرمایه گذاری اجتماعی و هنری در شُـه، کمترین بهـره را میبریم. این مُســاُله به تربیت شهرنشینی و جامعه پذیری شهرنشینی ما ررهی گردد که این ایراد خود را در موقعیتهای شلوغ مثل روزهای پایانی سال نشان می دهد. مسئولیت هر دو عنصر در کمبودهای حوزه فرهنگ ترافیک بر شانههای مدیران شهری و . ولت است و نقش مردم اتفاقا خیلی کم است مردم مقصر نیستند و بسترها برای رفتار ترافیکی سحیح مردم فراهم نشده است.

نذکرها و توصیههای اخلاقی ارایه داد. مثلااین که با برنامهر يــزى خريد اتفاق بيفتد و ســعى كنند فضای مجازی و تجارت الکترونیک را در کشور نوسعه دهند و خريدها را به سمت اينترنتي شدن ـوق دهند که البته آن هم بسترهایی لازم دارد ری در کا در به اعمال محدُوديت بُراي تردد خودروهاي شخصي در خيابان هاي منتهي بـه مراكز خريد اشاره کردیا این که مثلا می توان مسیرهای یک طرفه رفت یا برگشتی در خیابانهای پر رفت و آمد تعریف کرد یا تعداد نیروی پلیس در تقاطعها، تگاهها و میادیس منتهی به مراکسز خریدرا برای هدایت ترافیک بیشــتر کرد و مواردی مثل ممنوعیت پارک حاشیهای

در مسیرهای اصلی و اختصاص دادن فضاهای موقتی برای پارک خودرو رااعمال كرد.

شهرسازى تلاشى استبراى پاسخ گفتن به بخشى از اين پرسشها: مطالعات مبدأ و مقصد که به صـــور ت متعار ف در

ندار در مبدأها و مقصدهای مختلف باعث شلوغی و ندار د. مبدأها و مقصدهای مختلف باعث شلوغی و ندارد.مبداها و مصدهای محسب بعد ... آشفتگی خیابان های مامی شود. معمــاری دو دهه اخیــر و به طور کلی م شهرسازی خصوصا در شــهرهای بزرگ تا چه حدبه این وضع دامن زده است؟

. حوزه ترافیک انجام می شود در ایران قابلیت انجام ندارد. زیرا در اینجا یک مبـداً و یک مقصد وجود

شهرسازی ما دچار مشــکلات و مسائل فراوانی ـت. بر خیابان ۸متری، برج میسازیم. دورهای را به یاد می آور دم که شمران پر از باغ بود. امروز وضع ا نام اتغییر کرده. در هر کوچه باغی برجهای چند طبقه ساختهاند و مجوز تراکههای آنچنانی صادر شده این موضوع باعث شده بیش از ظرفیت واقعی خیابان تراکم داده شــود و منطقه اشباع شود. باید خداراشکر کنیم که همه ساختمانها یر نشدهاند وگرنهُبایکُجهنممواجهمیشد؛

با پذیرش رسم و رسوم های جاری در جامعه که . ب .. ر کار ۱۶۰۰ مراد د حضورشان تا حدی طبیعی است و نمی شود از بینشان برد، مساله به زیر پا گذاشتن حقوق شهروندی هی رسیده است. کسانی هستند قوق دیگران رارعایت می کننداما حقوق خودشان زیر پاله می شود. آنها برای رسیدن به آرامش کارهایی انجام می دهنداماعملابه آنچه درپیاشبودندنمیرسند.چهبایدکرد؟

مساله پول آن قدر برای برخی افراد مهم شده که چشمشان را روی مساله آلودگی هواو دوری از آرامش که هم خودشان و هم دیگران را تحت تاثیر قرار می دهد بسته اند خود من هم شب عید خرید نمی کنم. چرا که از شلوغی متنفرم معمولا از وسایل نقلیه عمومی استفاده می کنیم اما چون ترافیک خصوصی خیابان ها را شلوغ کرده من هم ز آثارش مصون نیستم. طبیعی است که حقوق شهروندی در اینجاز پر پاگذاشته می شود.

شــمادر توضيحاتتان گفتيدمىشودمسأله رامدیریت کرد، به بیان بهتر از فرهنگسازی سخن گفتید. چگونه بایداین عوامل رامدیریت

. مهمترین کاری که میشود کرد، وضع قوانینی ســفت و سـخت در این زمینه و اجرای ســفت سخت تر آن اســت همین طرح زوج و فرد در سن ـد بنابراین خیلی از شهروندان شاهد حضور توامان خودروهایی با پاک رُوج و فرد در محدودهای هستند که بنا بود هر کدام یک روز در میان در آن حضور داشته باشند. در اینکه در حوزه ث با خلاءً قانونی مواجه هسُ مورد بحث با خلاء قانونی مواجه هستیم ده سدی نیست.امامسأله جایی جدی تر می شود که قوانین مختصر و تقریبا آبکی هم که وجود دارد با جدیت اجرایی نمی شوند. در این شرایط می شود محدوده ترافیک را با ۱۰ هزار تومان خرید و از محدودیت

- یی پید عرد. باید جلوی تراکم فروشــی را بــه صورت جدی و نگذارد خُیابانها و پیادهروها تــا این حد باریک شوند. همه مســائلی که به آنهااشاره کردم راهحل دارند. منتهی اولیسن گام اعمال مدیریتی جُدی و قانونگرایی به معنای واقعی کلمه است.

فرهنگ سازی واژه مثبت و بزرگی است اما به نظُردستنيافتنى مى آيد... چرادستنيافتنى؟

ر . چــون سالهاســت داريـــم ايــن واژه را حتى در مكالمــات روزانه هم مىشــنويم و شــايد خودمان هم از آن استفاده می کنیم اما عملا ری از یک اتفاق که گواه حرکت به فرهنگسازی|ستنیس

به این خاطر است که همتی پشت این حرفها ست یعنی حتی استفاده از لفظ فرهنگسازی هم آبکی است. اگر ارادهای بشت استفاده از این واژه باشــد، فرهنُگُســازی هم میشــود کردُ مهم ترين نقش را در اين بين، رسانه ها و طي درست مراحل آموزش است ما باید این موضوعات را از سنین ابتدایی

بــه فرزندانمـــان آموزش از ظرفیست و توانایی که امروز این ظرفیتها مورد توجه قرار نگر فتــه



## گیتی اعتماد، در گفتوگو با «شهروند»

طرح نو|گاهی اوقات شــلوغی امان آدم را میبرد. احتمالا شــما هم این تجربه را داشــ حین و با صبی اوست موجی سال می دارند. کو این می دارند کار می داده این می داده این می داده این است. تجربه قرار گرفتن در موقعیتی که گویای ضرب المی این می داده این می داده این می داده این است می می داده این است م می خواهد از این امار داده این می داده می رسید اگر شب عیدیا شب یابلها باشب. باشد که اوضاع دیگر تبدیل به یک بحران می شود. باران و برف هم نمی تواند جمعیت را مجبور کند به خانه هایشسان پرونسد. در این که وجود این روزهاو این لحظه هــا هر چند برای مدتی اندک برای بر خی افراد نشساط اجتماعی و پویایی را در پی دارد هیچ شــکی نیست اما کسانی هم هستند که این شلوغی ها آسایش شان را از بین می برد. وضع حقوقی شهروندی در این شرایط چگونه است؟ تا چه حدمی شود این همهمه و بی نظمی را مدیریت کرد؟ فر هنگســـازی در این ماجرا چه نقشــی دارد؟ شهرسازی خصوصا ـــازی در این ماجرا چه نقشـــی دارد؟ شهرسازی خ در کلاتشــهرها تا چه میزان به این وضع دامن زده اسـت؟ گفت و گویا گیتـــ راعتماد، دکترای

همين قوانين راهم درست اجرانمي كنيم

متماشماهم باخيابان هاى شلوغى كه نفس را از عابران می گیرند مواجه شدهاید. به نظر شما دلیل این همسه بی نظمی و تراکسم جمعیت در خيابان هاي ماچيست؟

یکی از مشکلات ترافیک ما آن است که عموم مرده میخواهند بااستفاده از ترافیک عمومی (خودروهای شخصی) عبور و مرور کنند متاسفانه هم ترافیک عمومی در ایران دچار اشکال است و هم مردم تااندازهای تنبل شده آندو دلشان می خواهداز این در سوار خودرو شوند و از همان در پیاده شوند. یرت در سوار خودرو شوند و از همان در پیاده شوند. در اروپا (بر خلاف آمریکا که افسراد تا اندازه زیادی باوسًا يل نقليه خصوصى رفت و آمد مى كنند) استفاده از وسايل حمل ونقل عمومى رايج است. هماز متر واستفاده می کنندهم ترامواوهم اتوبوس و ـ در کشورهای اروپایی خودرو سواری عموما در روزهای آخر هفته مورد استفاده قـ رار می گیرد. ابراین ترافیک وحشّتناکی که صبح ُو شُ و پلدا و بهطور کلی در هر زمانی با هر بهانهای با آن ر ستبه گریبان هستیم در آن کشور هاوجودندارد. البته در مواقع خاصی چون روزهای آخر سال این اسیه در موقع خاصی چون روزهنی احرسال این وضع تبدیل به یک بحران می شــود با این وجود ماهمیشه با شلوغی دســت و پنجه نرم می کنیم بنابراین علت اصلی شلوغی خیابان ها در ایران آن است که ترافیک خصوصی جای ترافیک عمومی را گرفته اســت این در حالی است که همه می دانیم گرفته اســت این در حالی است که همه می دانیم یک اتوبوس دو برابر یا ســه برابر خودرو شــخصی فضای فیزیکی خیابان رااشغال می کننداما حداقل ۲۰ برابر آن مسافر جابهجامی کند. مترو هم که به واسطه عبور در فضای زیرزمینی شهر نهتنها به ترافیک دامن نمیزندبلکه هزاران برابر یک وسیله

ر " " کی بر کی در کردی در کردی در کردی کردی کند. حمل ونقل شخصی،افرادراجابه جامی کند. -اگر ترافیک بــه معنای عمومی کلمــه عبور و مسرور افراد داخسل پیاده رو و متسرو و ... را هم شــامل می شــود در نظــر بگیریم، بح کلی ترمیشود.جمعیتی که در خیابان ولیعصر تهران حضور دارند و فضای حرکتی دیگران را

بهران حصور دارسه و مسی حر سی عیسر بیر ر گرفتهاند،چگونهمی شودمدیریت کرد: این مساله به آداب و رسوم برمی گردد. در ایران سیاری از افراد همه کارهایشسان را می گذارند برای یک بازه زمانی و یک شرایط خاص. آلبته در ر کار دارد خارج از ایران هــم چنین وضعی وجــود دارد. در بازههای زمانی و روزهای خاصی مثل انتهای سال، فروشگاهها شلوغ می شود بنابراین این موضوع

با این وجود افرادی هستند که با وجود آنکه (منظورهمان بی نظمی و شلوغی خیابان است) حرکت می کنند برخی از شهروندان برای آنکه آسایش رواتی بیشتری داشته باشند و آسایش روانی افرادی که مثل خودشان فکر می کنند رابه هـمنريزنـددرايام خاصى از سال، مثل روزهای میانی و پایانی ماه اسفند اصلا خرید نمی کنند...آیامی شبود این وضع را مدیریت

لماهر مسألهاى رامى شودمديريت كرد. مگر مسالل محیطریستی رانمی شودمدیریت کرد؟اگر پاسخ مثبت است در این زمینه هم می شود کارهای ریشه ای و جدی انجام داد. می شود چند ماه مانده به سال جدید خریدها را انجام داد. اما مشکل آن به سسال جادید خریدها را انجام داد. اما مشدل ان است که برخی از ما مثل بیشتر دانش آموزان شب امتحانی هستیم، یعنی در آخرین لحظائات به فکر می افتیم کاری آنجام دهیهم، ابایدبرای طرح مسأله موضوعات مختلف مرتبط با بحث را تقسیم،بندی موصوعات محتلف مربطه با بحت را نصیم بندی کنیم در ابتدا باید به این سوال پاسخ دهیم که چرا خیابان های ما تااین حدشلوغ است باسخش راهم خراه رو گفتم: ما بیش از آنکه از وسایل حمل ونقل عمومی استفاده کنیم از وسایل حمل ونقل خصوصی استفادهی کنیم.

کرد؟

. چُندشـغله بــودن وِ لــزوم حض محلهای دور از هم آن با مدت زمان اندکی که برای کی مسافرت شــهری در اختیار دارند در این زمینه تاچه حد تاثیر گذار است؟

قطعااین موضوع تاثیر بسزایی در به وجود آمدنوضعی کهاکنون دچار آن هستیمدارد بیشترماچندشغله هستیم.خودمن هرروز ۳۰ به جای آنکه بروم سر کار و به خانه برگردم، چندین جلسه دارم، در ضمن فعالیتهای اجتماعی هم دارم، بنابرایسن در طول روز نه یک سفر بلکه چندین سفر در شهری انجام می دهم. بنابراین خیلی وری ۱۰۰۰ کی ۱۹۰۰ ترین د از مواقع امکان برنامهریزی از شما گرفته میشود. به عبارت دیگر،