

اگر احساس خواب به شما دست داد در مکان امنی مانند پارکینگ‌های جاده‌ای خودرو را متوقف کنید و از توقف در شانه بزرگراه خودداری کنید.

مدیر کل بهزیستی استان تهران اعلام کرد:

دختران زیر دو سال بیشترین تقاضا برای فرزند خواندگی

ایسنا|مدیر کل بهزیستی استان تهران از وجود ۲۸۰۰ متقاضی پشت‌نوبتی فرزندخواندگی در استان تهران خبر داد. داریوش بیات‌زاد در توضیح بیشتر گفت: «خانواده‌هایی که به دلایل پزشکی صاحب‌فرزند نشده‌اند و تمایل دارند کودکی را به فرزندخواندگی بپذیرند، عمده متقاضیان سازمان بهزیستی در این خصوص هستند.» او درباره انتقادهایی که به طولانی‌شدن روند فرزندخواندگی در بهزیستی می‌شود، توضیح داد: «مادر مقابل همه افراد جامعه مسئولیم و نسبت به نهاد خانواده و استحکام آن هم احساس مسئولیت می‌کنیم. از آنجایی که یکی از اهداف زندگی مشترک موضوع فرزندآوری است و تعدادی از خانواده‌ها به دلایل پزشکی صاحب‌فرزند نمی‌شوند، سازمان بهزیستی به دنبال تسهیل فرآیند فرزندخواندگی است.» به گفته او، یکی از دلایلی که ممکن است خانواده‌ها مدت زیادی پشت‌نوبت باشند خواسته‌های آنهاست؛ این در حالی است که آنها هم باید خواسته‌هایشان را تا حدی تعدیل کنند؛ مثلاً عمده متقاضیان به دنبال فرزند دختر زیر دو سال هستند که این مسأله شرایط را کمی سخت کرده است.

گیتی اعتماد، معمار، شهرساز و مدیرعامل سازمان مهندسين مشاور طرح و معماری در گفت‌وگو با «شهروند»:

باید به فکر راه حلی برای ترافیک عمومی باشیم نه ترافیک خصوصی

شهروند | نوستالژی و دنیای خاطرات پل گیشا البته از نگاه یک معمار و شهرساز متفاوت است. گیتی اعتماد، معمار، شهرساز و مدیرعامل سازمان مهندسين مشاور طرح و معماری معتقد است که نمی‌توان از پل گیشا به‌عنوان یک نماد شهری یا منطقه‌ای نام برد، چرا که در راستای حل ترافیک عمومی نبوده است. او در این گفت‌وگوی کوتاه از لزوم توجه به راه‌حلهایی برای برطرف کردن مشکل ترافیک عمومی می‌گوید و معتقد است که سازه‌هایی مثل پل گیشا یا بزرگراه، شهر را از شهریت خارج می‌کند و به فضای شهری حالت جاده‌ای می‌دهد.

● **از نگاه شهرسازی چه برخوردی باید با پل گیشا به‌عنوان سازه‌ای ۴۵ساله داشته باشیم؛ باید به‌عنوان یک نماد حفظ شود یا تصمیم دیگری درباره آن گرفته شود؟**

اول باید مشخص کرد که نماد شهری چیست. برای من یک پل ترفائیکی نماد شهری نیست. اگر بخواهند یک میدان، یک نمای عمومی را تخریب کنند، من متوجه بخش خاطرات می‌شوم و چنین کاری را درست نمی‌دانم، اما پل گیشا برای من نمی‌تواند نمادی از شهر یا منطقه‌ای از تهران باشد، چون که دغدغه اصلی احداث چنین سازه‌هایی توجه به حل ترافیک خصوصی است. روشی برای استفاده خودرو شخصی مد نظرم است. روزبه‌روز هر چه اتوبان و بزرگراه ساخته شود، باز می‌بینیم که ترافیک حل نمی‌شود و این یعنی معضل ترافیک باید از طریق عمومی حل شود، نه خصوصی.

● **در هر صورت این سازه نزدیک به ۴۵سال عمر دارد و گروهی از ساکنان تهران با آن بزرگ شده‌اند و خاطراتی از آن دارند. با این توضیح، پل گیشا نمی‌تواند یک سازه نمادین باشد؟**

بله، این سازه سال‌ها بوده ولی چیز خوبی نبوده است. اگر میدان عمومی باشند یا ساختمان تاریخی، نباید حذف شود، ولی وقتی این پل مشکلی حل نکرده، الان اگر برداشته شود بهتر است.

● **ولی حداقل برای بخشی از ساکنان گیشا این پل جنبه نوستالژیک هم دارد و گروهی خاطرات زیادی از آن دارند چون یکی از نخستین و مرتفع‌ترین پل‌های تهران هم بوده است.**

آن فردی که نوستالژی دارد، دلایلش این است که خیلی راحت با ماشین شخصی از روی آن رد می‌شده است. برای من و کسانی که از زیر همان پل فقط سواری یا اتوبوس سوار شدیم هیچ خاطره نوستالژیکی ندارد.

● **با این اوصاف، شما به‌عنوان شهرساز چه پیشنهادی برای این پل دارید؟**

به نظرم خوب است که پل برای حفظ آن بخش از خاطرات، تبدیل به کافه یا فضای سبز شود. بستگی دارد که در کل منطقه چه تصمیمی گرفته شود و باید ببینیم که برداشتن آن ترافیک شهر را به چه سمت می‌برد. در حالت کلی ایمن بزرگراه‌ها و پل‌ها شهر را از شهریت خارج می‌کند و حالت جاده به آن می‌دهد.



«شهروند» در روزهای آخر زندگی ۴۵ساله پل «گیشا»

خاطرات ساکنان، کاسبان و رانندگان محلی از این سازه و سرانجام آن را روایت می‌کند

خاطرات یک گیشا

◀ **راننده ۶۵ساله گیشا-انقلاب: نباشه جاش خیلی خالیه. انگار یک کوه را ۳۵سال ببینی و یک مرتبه بیدار شوی و اثری از آن نباشد. شنیدم که قرار است پیاده‌راه یا رستوران شود. امیدوارم حداقل این اتفاق بیفتد**

عکس: محمد جوادزاده/شهروند

ساعت‌ها کنار آن منتظر مسافری‌مانند «علی» حدود ۶۵سال دارد و نزدیک به ۳۰سال است که راننده تاکسی خطی گیشا به انقلاب است. او می‌گوید نزدیک به چهار سال است که اطراف این پل کارهای عمرانی در حال انجام است: «قیلش این وسایل و ابزار نبود و پل حالت تکی داشت، می‌درخشید. من عمری کنار این پل گذراندم و روزی چندین بار از روی آن رد شدم، شاید باورتان نشود، اما نخستین باری که از رویش رد شدم، هنوز در خاطرم هست. هزار خاطره دیگر هم ارزش دارم. از ترس مسافران هنگام عبور تا توضیحات متفاوتی که بعضی از مسافران در این سال‌ها گفتند» او امیدوار است اثر این سازه فلزی باقی بماند و از بین نرود: «باشه جاش خیلی خالیه. انگار یک کوه را ۳۵سال ببینی و یک مرتبه بیدار شوی و اثری از آن نباشد. شنیدم قرار است پیاده‌راه یا رستوران شود. امیدوارم حداقل این اتفاق بیفتد.»

میهمان موقت تهران که حضورش البته ۴۵سال طول کشید در خاطر مودهن دیگر رانندگان هم زنده است. در میان مسافران، وقتی صحبت از آینده پل گیشا می‌شود، هر کس از دری حرف می‌زند. «اگیر» یا انتقاد می‌گوید: «همه ما الان نگران آینده این پل هستیم؛ این که ترافیک بیشتر نشود. این پل قرار بود چندماه برای مسابقات استفاده و بعد برچیده شود، اما نیم‌قرن به ما خدمت کرد. باید ببینیم این جایگزین چقدر دوام می‌آورد.» در جمع رانندگان تاکسی، خاطرات پل است که دست‌به‌دست می‌چرخد تا نوبت به خاطره‌ای برسد که همه را به خنده می‌آورد. محسن می‌گوید: «حدود ۲۰سال پیش که بچه اولم متولد شد، شب‌هانمی خوابید. خیلی اذیت می‌کرد. خانم یک شب پیشنهاد داد که سوار تاکسی شویم دوری بزنیم، شاید خوابش ببرد. همین پیشنهاد یک سال من را بدیدخت کرد، چون این بچه عادت کرده بود که در تاکسی بخوابد. یک سال من شب‌هاماشین را روشن می‌کردم، می‌آدم‌روی همین پل که لرزش هم داشت، دور می‌زدم تا آقا بخوابد. پسرم الان مردی شده ولی می‌گوید هر وقت از این پل رد می‌شود یاد دوران کودکی‌اش می‌افتد.» خاطره محسن که تمام می‌شود، بار دیگر بحث به جایگزینی این پل می‌رسد. آنها امیدوارند که زیر گذر بتواند مشکل ترافیک را حل کند و پل هم تبدیل به پیاده‌راهی گردشگری شود که مسافران بیشتری را به این منطقه بکشاند.

می‌دهد. هر وقتی می‌خواستیم به سمت غرب شهر برویم باز تهران خارج شویم، از زیر پل رد می‌شدیم، چون قبلاً از زیر پل هم راه داشت. خودم همیشه دوست داشتم از روی پل رد شویم، چون نمای جذابی از بالا داشت.» او می‌گوید که این علاقه در تمام این سال‌ها هیچ وقت رنگ نیاخته است: «همین الان هم که برای رفتن سر کار از روی پل رد می‌شوم، چندسیم برق می‌بینم که یک عالمه پرند روی آنها می‌نشینند و همیشه این منظره برایم جذاب است و سعی می‌کنم آن را از دست ندهم. به سمت چمران هم نمی‌جایی دارد و کوه‌ها دیده می‌شود. بارها از پشت فرمان عکس گرفته‌م. عبور از این پل به ما این امکان را می‌داد تا خیابان پایینی که به سمت گیشا می‌روید را نگاه کنیم و ببینیم کجا ترافیک است و کجا نیست.» او می‌گوید که عبور از این پل همواره هیجان و ترسی در خود داشته است: «قبل از این که بحث برداشتن پل شود، من همیشه ترس داشتم که اگر الان پل خراب شود، من کجای اتوبان چمران می‌افتم، چون وقتی روی پل از خودروها سستگین می‌شود، شروع می‌کند به لرزیدن. آدم واقعا می‌ترسد.

البته خیلی‌ها این حس را داشتند.» آن‌طور که زهرامی‌گوید پل گیشا برایش جنبه نوستالژیک دارد و نبودش یک خلأ است: «این پل خیلی برایم نوستالژیک است. اسم خیابان نصر است، ولی همه آن را به اسم گیشا می‌شناسیم. مثل میدان میر به باقی‌به‌مورد، تخریبش خدا حافظی با خاطرات است. این پل معیار آدرس‌ها هم بود و این نبودش، نابودی بخشی از خاطرات است. تصورش برایم سخت است که یک روز سر کار بیایم، ولی از روی این پل رد نشوم. پل گیشا خاطر جمعی ساکنان این منطقه و بخشی از مردم تهران است.»

رانندگان تاکسی چمی گویند؟

تاکسی سواران خطی گیشا بیشتر از هر گروه دیگری با این پل زندگی کرده و هر روز چندین بار از این پل رد می‌شوند و

خودروها هنگام عبور، گیشا و پل‌های مشابه را سبزبان‌ها انداخت، تا جایی که برخی تجربه نخستین عبور خود را هنوز به خاطر دارند. «هادی» یکی از ساکنان مناطق گیشاست که درباره خاطر آتش از این پل می‌گوید: «پل برایم پراز خاطره است. یک جوری نماد است، جزو معدود پل‌هایی بود که موقع بچگی همیشه برایش هیجان داشتم. الان هم حس نوستالژیک دارد. قیلاخانه خاله‌ام گیشا بود و رفتن به خانه آن‌ها همیشه برایم جذاب بود، چون برای رفتن به خانه‌شان باید از روی این پل رد می‌شدیم.» او گیشا را یکی از نشانه‌های دوران کودکی خود می‌داند: «وقتی پل برداشته شود، احتمالاً تا مدت‌ها، زمانی که از کنارش رد می‌شوم، جای خالی‌اش دلم را به درد می‌آورد. پدر بزرگم سال‌های آخر عمرش، خیلی چیزها را به یاد نمی‌آورد، اما وقتی از پل گیشا رد می‌شدیم، نام و خاطرات پل یادش بود.» هادی امیدوار است که تخریب این پل کمکی به رفع ترافیک منطقه محل سکونتش نداشته باشد: «انجا همیشه گره ترافیکی دارد و امیدوارم زدن زیر گذر حجم ترافیک را کم کند، ولی احساس می‌کنم صرفاً ترافیک را به پل آزمایش منتقل می‌کند. قبل از پل آزمایش مدرسه است که وقتی تعطیل می‌شود، ترافیک سنگین ایجاد می‌شود.» شرایط احتمالاً این ترافیک هم بیشتر می‌شود.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران: سازه پل گیشا با همکاری بخش خصوصی قرار است جمع‌آوری شود و سازه‌های جدید و متناسب با فضا البته با کمک همین سازه، به دلیل تعلق خاطر مردم حفظ می‌شود، یعنی سرمایه‌گذار با هزینه شخصی سرمایه‌گذاری می‌کند که این اثر باقی بماند و به شکل یک پیاده‌راه سبز و کافه و رستوران به محل گردشگری و تفریح تبدیل شود

وقتی تعطیل می‌شود، ترافیک سنگین ایجاد می‌کند. الان با این شرایط احتمالاً این ترافیک هم بیشتر می‌شود.

خاطره جمعی ساکنان منطقه گیشا

برای ساکنان منطقه گیشا البته نگاه‌ها نسبت به این پل متفاوت است: گروهی نگران آینده و طرح جایگزین اند و بخشی هم به جنبه نمادین این پل و نقش آن در ذهن و خاطرات خود نگاه می‌کنند. «زهرامی» روزنامه‌نگاری است که حدود ۲۸سال از عمر خود را در این منطقه گذرانده و او هم درباره نقش این پل در خاطراتش می‌گوید: «ها سمت شرق پل هستیم، قبلاً بعد از این پل یعنی به سمت غرب خیلی مسیر تردد نبود، ولی بعداً این پل خیلی بیشتر معنی پیدا کرد و ما را به سمت غرب پیوند

محمد باقر زاده نامش از «گیشا» می‌آید. شرکت عمرانی که ۵۵سال پیش دو مهندس به نام‌های «کی‌نژاد و شاپوریان» تاسیس و با حروف ابتدایی فامیلی‌های خود، نام شرکت را ثبت کردند. گیشا در گذر زمان گیشا خوانده شد و حدود ۱۰سال بعد هم پلی فلزی به همین نام رویش قرار گرفت؛ پلی باشکوه و جلال که ایمن روزها، چیزی از آن باقی نمانده جز یک سازه فلزی فرسوده. می‌گویند قرار نبود پل گیشا، این همه زنده باشد، کار بردش موقتی بود. «غلام‌ضائیک پی» شهر وقت پایتخت همان سال‌ها، قبل از برگزاری مهم‌ترین اتفاق ورزشی قاره کهن در ایران به دنبال راهکاری برای ترافیک کاروان‌های ورزشی از هتل تا ورزشگاه آزادی کنونی بود که ساخت چندین پل فلزی بخشی از این راهکار بود. پل گیشا، یکی از آنها بود که در یکی از استانداردترین مناطق تهران از نظر اصول معماری و مهندسی ساخته شد. گیشا، پلی موقت و تمام‌فلزی به طول ۲۲۰متر با ارتفاع بالاتر از حد استاندارد، کم‌عرض و دارای دو لاین عبوری روی خیابان قرار گرفت. بازی‌های آسیایی تهران به پایان رسید و قرار بود پل برداشته شود، اما ۴۵سال بعدش همچنان برقرار ماند و حالا روزهای آخرش را سپری می‌کند. عمر مرتفع‌ترین پل فلزی آن‌روزهای تهران به سر آمده. چندین سال است که ترجیع‌بند صحبت‌های مدیران شهری تا این می‌پل است. آن‌هایی می‌گویند پل، دیگر جوابگوی ترافیک سنگین این منطقه نیست. آنها سرانجام حرف‌شان را بر کرسی نشاندند، پل در حال جمع شدن است، چندین سال است که روند برداشتن پل، کلید خورده و قرار است زیرگذری جایگزین آن نشود. فاز نخست این پروژه قرار است تا اواسط امسال به‌پهر برداری برسد.

ماجرای امابه این جاور برداشتن یک پل و جایگزینی یک زیر گذر ختم نمی‌شود. پل گیشا برای ساکنان این منطقه تنها یک پلی نبود که توسط بلژیکی‌ها در ایران ساخته شد، مردم این منطقه و مناطق دیگر که پل مسیر ترده روز روزهاشان است، خاطرات‌شان زیاد است. خیلی از ساکنان مرگ پل را خدا حافظی با بخشی از خاطرات تلخ و شیرین خود می‌دانند.

هیجان کودکی تماشای تهران از پل گیشا

هنوز نه خبری از برج میلاد بود و به صدها آسمان خراش پایتخت، پلاسکو بود و بعدتر ساختمان کنونی بورس، اما مکانی مرتفع برای سواره‌ها تعریف نشده بود. همین ارتفاع و لرزش



«محمد علی‌خانی»، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران موضوع این پل را از دو جهت بررسی می‌کند: دلیل تخریب و زیرگذر جایگزین. او در این باره به «شهروند» می‌گوید: «پل گیشا دو موضوع دارد. اول این که برای چه قرار است برچیده شود و اصل موضوع تخریب برای چه اتفاق افتاده است؟