

فرهنگ ضعیف راندگی یا روایت خودزنی فرهنگی

سپهرغرب، گروه شهر – عباس سریشی: امروزه در کشور ما حوادث راندگی و خسارت‌های ناشی از آن به یک بحران ملی مبدل شده که قطع یقین ادامه این روند افزون بر مرگ، مجروحیت و معلولیت افراد، هزینه‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی فراوان دیگری را هم در سطح داخلی و هم جهانی برای ما به‌دنبال دارد.

کارشناسان بر این باورند که امروزه روند روبه‌رشد سوانح راندگی و تلفات جانی و خسارات مالی ناشی از این‌گونه رخدادها مهم‌ترین عاملی است که باعث هدر رفت سرمایه‌های انسانی و مالی جوامع می‌شوند؛ بنابراین شناخت عوامل دخیل در این موضوع اعم از راه، راننده یا وسیله نقلیه و شرایط محیطی و نیز بررسی اصولی مشکلات این سویه‌ها و بیان راحل‌های کاربردی در این خصوص می‌تواند تا حد زیادی از بروز این‌گونه سوانح تلخ بکاهد.

کارشناسان همچنین براین نکته تأکید ویژه دارند که هرچند برمنای آمار سازمان بهداشت جهانی سوانح راندگی سالانه باعث جرح و نقص‌عضو میلیون‌ها نفر شده و یا قاتل شماره یک گروه سنی پنج تا ۲۹ سال محسوب می‌شود و کمکان این روند نیز در سطح جهانی در حال افزایش است اما!!... متأسفانه این یک واقعیت تلخ اما غیرقابل‌انکار است که کشور ما به لحاظ نرخ سوانح و متعاقباً آمار قربانیان سوانح راندگی یکی از پرتلفات‌ترین کشورهای دنیا محسوب می‌شود که از مهم‌ترین دلایل آن می‌توان به عواملی چون سرعت زیاد، بی‌احتیاطی و بی‌توجهی رانندگان به مقررات راهنمایی و راندگی (فرهنگ راندگی) و عوامل فنی و محیطی ازجمله خودروهای فرسوده، پایین بودن سطح ایمنی خودروها، کاستی‌ها در کنترل کیفی خودروهای موجود و کیفیت پایین و غیراستاندارد بودن بسیاری از جاده‌ها اشاره کرد. و البته بدترین قسمت این ماجرا نیز اینجاست که

به خاطر عادی بودن آمار بالای تعداد کشته‌شدگان و مجروحان سوانح راندگی به‌طور پیوسته اخبار مربوط به آن‌ها منتشر نشده و یا نهایتاً زمانی رسانه‌ای می‌شود که به علت شدت حادثه تعداد تأمل‌برانگیزی از هم‌وطنانمان در آن‌ها مجروح و یا قربانی می‌شوند. موضوع اینجاست که وقتی در کشور ما به نسبت جمعیت و در مقایسه با بسیاری از کشورها فقط در طی یک سال رقمی معادل با ۱۶ هزار و حتی به روایتی دیگر ۲۸ هزار نفر در سوانح راندگی کشته و یا چندین برابر همین تعداد نیز زخمی و مجروح یا شدت‌های مختلف روی دست نظام درمانی و جامعه گذاشته می‌شود بنابراین طبیعی است که هر روز بیشتر از گذشته به فاجعه‌آمیز بودن وضعیت سوانح راندگی در کشورمان پی ببریم.

حالا بگذریم از اینکه دراین‌بین نیز تعداد قابل‌توجهی از مجروحان دچار صدمات شدید از

۲۲ بالغ‌بر ۲۰درصد افراد کشته‌شده عابران

پایه کاملاً بی‌گناه بودند

–متأسفانه بیشترین علت مرگ به علت برخورد ضربه به سر رخ داده است که در این میان موضوع عدم استفاده از کمربند ایمنی در رانندگان خودرو و کلاه ایمنی توسط راکبان موتورسیکلت از نمود بیشتری برخوردار است.

قرب به ۲۷ درصد افسراد به‌دلیل داشتن شکستگی‌های متعدد جانشان را از دست دادند. خونریزی علت مرگ هشت درصد افراد درگیر در تصادفات راندگی بوده است نزدیک به نیمی از افراد در محل حادثه جان خود را از دست داده و مابقی نیز عموماً یا به هنگام انتقال به مراکز درمانی و یا پس از بستری به علت شدت جراحات وارده جانشان را از دست داده‌اند نکته مهم اینجاست که هنوز آمار دقیق و مشخصی از تعداد مجروحان فوت‌شده سسوانح راندگی بعد از ترک بیمارستان به دست نیامده و یا اعلام‌شده است.

بر اساس آمارهای موجود، خودروهای سبک و سنگین در ایران تا ۱۰۰ برابر بیش‌تر از برخی کشورهای دنیا با یکدیگر برخورد می‌کنند. هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی تصادفات راندگی حدود هشت درصد تولید ناخالص داخلی است. سالانه بیش از صدها میلیارد تومان بار مالی برای درمان سانحه‌دیدگان حوادث راندگی بر نظام درمانی کشور و بیمه‌ها ... تحمیل می‌شود که می‌توانست صرف ساخت صدها مدرسه، درمانگاه و یا مراکز تولیدی و اشتغال‌زایی گردد.

مواردی ازاین‌دست که باعث می‌شود حوادث جاده‌ای و خسارت انسانی و مادی ناشی از آن در کشور ما دیگر یک رخداد ساده محسوب نشده و به یک موضوع حساد ملی مبدل گردد که قطع یقین ادامه این روند نیز افزون بر مرگ، مجروحیت و معلولیت افراد، هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی و سیاسی اسرار، را برای کشور به‌دنبال داشته و باعث بروز تبعات بسیار زیادی در ابعاد مختلف اجتماعی اقتصادی امنیتی و حتی بین‌المللی برای ما خواهد شد.

در این خصوص کارشناسان ضمن اشاره به موضوعاتی چون لزوم ارتقاء سطح کیفی خودروهای ساخت داخل، به‌ایمن‌سازی جاده‌ها برای جلوگیری از تصادف‌های جاده‌ای در کشور؛ تأکید ویژه دارند که در این میان توجه به عامل انسانی در قالب فرهنگ‌سازی و توجه به بحث آموزش و مهارت‌های راندگی و متعاقباً پیشگیری و مقررات پیشگیرانه بسیار نقش حیاتی داشته و باید به‌صورت خاص به آن توجه شود.

زیرا از منظر آن‌ها راندگی عملی است که فرد باید به‌طور کامل بر آن تسلط داشته، تا بتواند ضمن رعایت کامل مقررات در صورت بروز هر رخداد

ناخواسته در کسری از زمان ضمن اتخاذ تصمیم صحیح از شرایط غیرمنتظره به نحو مطلوب عبور تا حادثه‌ای رخ ندهد و یا حتی اگر هم ناخواسته حادثه‌ای رخ داد کم‌ترین خسارت جانی و مالی را هم برای فرد راننده و هم عابران و دیگر رانندگان در پی داشته باشد؛ اما!!...

۲۲ پاشنه‌های آشیل ما در فرهنگ راندگی!!...

و اما بر اساس نقطه نظرات اعلام‌شده از سوی کارشناسان و صاحب‌نظران در مجموعه رخدادها و سوانح راندگی در کشور ما چند عامل به‌صورت خاص در حال نقش آفرینی هستند که یکی از مهم‌ترین این علل عدم کیفیت جاده‌ها و شبکه راه‌های مواصلاتی، کیفیت نامناسب سطح خیابان‌ها و وجود نقاط حادثه‌خیز فراوان جاده‌ای و در مرحله بعدی پایین بودن سطح استاندارد ایمنی و فنی خودروهای تولید داخل در بحث کیسه هوا، ترمزهای ضد قفل، کمربندهای ایمنی مناسب و مقاوم نبودن بدنه است. بنابراین تا زمانی که جاده‌ها و معابر از کیفیت کافی و مناسب و یا خودروهایی که شرکت‌های ماشین‌سازی به مردم تحویل می‌دهند از استانداردهای مصوب جهانی برخوردار نباشند نمی‌توان انتظار چندانی داشت که شاهد کاهش نرخ سانحه‌های جاده‌ای باشیم.

با این‌حال این کارشناسان با تأکید بر اینکه ماسوای علل پیش‌گفته باید قبل از هر چیز ما به‌دنبال ارتقاء سطح فرهنگ راندگی در افراد جامعه باشیم عنوان می‌کنند که با توجه به بررسی‌های صورت گرفته از سوی کارشناسان رسمی ترافیکی و پلیس راهور این‌گونه مشخص می‌شود که در تصادف‌های کشور ما ۵۲ درصد انسان، ۳۰ درصد مشکلات جاده‌ای و ۱۳ درصد نقص فنی خودروها در تصادفات راندگی نقش دارد که این امر بدان معناست که در بیشتر سوانح عموماً این عامل انسانی است که در قالب موضوعاتی چون سبقت غیرمجاز، عدم رعایت سرعت مطمئنه، راندگی هنگام مصرف برخی داروها، بی‌توجهی به راندگی بین خطوط، رعایت نکردن فاصله مجاز، بی‌تجربگی رانندگان، عدم رعایت حق تقدم، نداشتن دقت و تمرکز کافی، رعایت نکردن فاصله طولی، تغییر ناگهانی خط راندگی، عدم استفاده از چراغ‌راه‌ما، عدم استفاده از وسایل ایمنی، نداشتن تجربه و مهارت کافی و کنترل وسیله نقلیه، بی‌توجهی به علائم راهنمایی و راندگی و چراغ‌قرمز ... است. که موجب بروز حوادث مرگبار می‌شود؛ گو اینکه به‌صورت خاص نیز در طی سال‌های اخیر عدم تمرکز کافی ناشی از صحبت کردن با تلفن‌همراه، فرستادن پیامک، توسط رانندگان نیز رتبه نخست علت بسیاری از تصادفات راندگی را به خود اختصاص داده است.

درواقع تأمل در موضوعات پیش‌گفته مایر تأییدی خلاف تصور رایج که هوشمندی شهرها را تنها به ارائه خدمات شهرداری‌ها با استفاده از فن‌آوری اینترنتی محدود می‌دانند، شهری هوشمند است که همه یا اکثر خدمات در آن با استفاده از داده‌های الکترونیکی و اینترنتی ارائه شود. ابراهیمی بزرگ‌ترین سسکونگاه انسانی هستند که مجموعه‌ای از افسراد، قومیت‌ها، مراکز اداری و تجاری را در خود جای داده است. هر سکونت‌گاه انسانی دانه نفوذی دارد که بنا بر اهمیت، جمعیت و کارکرد آن در ساختار دولت و ملت متفاوت است؛ به‌عنوان نمونه پایتخت‌ها بیشترین دامنه نفوذ را دارند و در مرتبه بعد کلان‌شهرها و سپس شهرهای بزرگ، حوزه نفوذ کمتری دارند. از سوی دیگر اختراع و فراگیر شدن سامانه‌های هوشمند ارتباطی بعد جدیدی در زندگی و مدیریت شهری ایجاد کرده است که هرروز بیش‌تر گسترش می‌یابد.

«شهرهای هوشمند» رونق اصطلاحی است برگرفته از توسعه مناسبات الکترونیک اجتماعی و اداری در شهرها که به تسهیل مراودات، تسریع در فرایند انجام امور، جلوگیری از سوءاستفاده و تقلب و همچنین ایجاد شبکه‌ای منظم از ارتباطات انسانی منجر می‌شود. با شیوع پاندمی کرونا اهمیت و فواید هوشمندسازی شهرها بیش‌ازپیش نمایان شد و مدیران و شهروندان دریافته‌ند که ایجاد زیرساخت‌هایی برای دورکاری کارکنان و ارائه خدمات شهری بر بستر وب و شبکه‌های اجتماعی تا چه اندازه کارآمد و لازم است. اما ایـا ضوابط و معیارهای خاصی برای هوشمندسازی شهرها وضع‌شده و مراجع نظارتی خاص بر این زمینه وجود دارد یا هر شهرداری می‌تواند بر اساس مقتضیات خود طرح‌های هوشمندسازی را اجرا کند؟

■ ملاک تقنین در ایران

در ایران قوانین مربوط به هوشمندسازی شهری مبتنی بر الزام اجتماعی، ضرورت‌های علمی و مبنای حقوقی است؛ به بیان دیگر جامعه با توجه به مزیت‌های هوشمندسازی، آن را از مدیران و سیاست‌گذاران مطالبه می‌کند، سیاست‌گذاران به مقتضیات علمی و زیرساخت‌های لازم آن توجه و قوانین متناسب با آن را بر اساس مبنای حقوقی کشور، وضع می‌کنند. خلاف تصور رایج که هوشمندی شهرها را تنها به ارائه خدمات شهرداری‌ها با استفاده از فن‌آوری اینترنتی محدود می‌دانند، شهری هوشمند است که همه یا اکثر خدمات در آن با استفاده از داده‌های الکترونیکی و اینترنتی ارائه شود.

■ قانون تجارت الکترونیک چه می‌گوید؟

یکی از مهم‌ترین اسناد قانونی موجود در این زمینه «قانون تجارت الکترونیک» است. در این قانون بر ضرورت حفظ و حراست از داده‌ها و سیاست‌گذاران مطالبه می‌کند، سیاست‌گذاران به مقتضیات علمی و زیرساخت‌های لازم آن توجه و قوانین متناسب با آن را بر اساس مبنای حقوقی کشور، وضع می‌کنند. خلاف تصور رایج که هوشمندی شهرها را تنها به ارائه خدمات شهرداری‌ها با استفاده از فن‌آوری اینترنتی محدود می‌دانند، شهری هوشمند است که همه یا اکثر خدمات در آن با استفده از داده‌های الکترونیکی و اینترنتی ارائه شود.

■ قانون تجارت الکترونیک چه می‌گوید؟

یکی از مهم‌ترین اسناد قانونی موجود در این زمینه «قانون تجارت الکترونیک» است. در این قانون بر ضرورت حفظ و حراست از داده‌ها و سیاست‌گذاران مطالبه می‌کند، سیاست‌گذاران به مقتضیات علمی و زیرساخت‌های لازم آن توجه و قوانین متناسب با آن را بر اساس مبنای حقوقی کشور، وضع می‌کنند. خلاف تصور رایج که هوشمندی شهرها را تنها به ارائه خدمات شهرداری‌ها با استفاده از فن‌آوری اینترنتی محدود می‌دانند، شهری هوشمند است که همه یا اکثر خدمات در آن با استفده از داده‌های الکترونیکی و اینترنتی ارائه شود.

است براین حقیقت تلخ که متأسفانه بیشتر حوادث و تلفات ناشی از تصادفات در کشور ما متأثر از خطای انسانی و پایین بودن فرهنگ راندگی است و نه الزاماً کیفیت پایین خودرو و جاده که نه‌فقط باعث مجروحیت و مرگ انسان‌های سالم در بهترین دوره زندگی می‌شود، بلکه هزینه‌های مالی، روانی و درد و رنج زیادی را هم به خانواده‌ها و جامعه تحمیل می‌کند.

۲۲ وضع و حالی نه بهتر از دیگران...

حالا اگرچه به گفته برخی مسئولان و مطلعین در پی تشدید نظارت‌ها و متعاقباً کاهش تردد جاده‌ای (به دلیل بروز بیماری کرونا) در سال جاری با کاهش چشمگیر کاهش تلفات در استان همدان بوده‌ایم اما شکی نیست که حتی داشتن انگشت‌شماری رخدادهای جاده‌ای و سوانح راندگی درون‌شهری که منجر به مرگ و مجروحیت و یا خسارات مالی برای شهروندان می‌شود هم برای ما رقم دشتی محسوب می‌شود که باید تمامی تلاش خود را برای حذف همین تعداد نیز به‌کار ببندیم.

درواقع مقایسه آماری رخدادها و سوانح راندگی استان همدان با دیگر استان‌ها و نیز جایگاه و رتبه‌بندی آن در تابع کل کشوری هرچند بیانگر وضعیت وخیمی نیست اما قطعاً در جایگاه مناسب و قابل‌قبولی هم قرار ندارد چه اینکه اعلام خبر مرگ و مجروحیت صدها نفر از شهروندان همدانی در طول سال جاری و متأثر از رخدادهای راندگی توسط نهادهای مرتبط اعم از پزشکی قانونی، پلیس راهور و نظام قضای استان نیز دلیل کافی برای ادعاست. موضوع اینجاست که در تابعی از کل کشور در استان همدان نیز کمکان این عامل انسانی است که

هوشمندسازی شهری در آینه قانون

بُعد دیگری از بسترهای لازم برای انجام مبادلات هوشمند در شهرها، صیانت از حقوق معنوی افراد است، به‌عنوان نمونه «قانون حمایت از حقوق پدیدآورندگان نرم‌افزارهای رایانه‌ای، قانون جرائم رایانه‌ای» در این زمینه وضع شده که طبق ماده ۱۰ آن حق نشر، عرضه، اجرا و حق بهره‌برداری مادی و معنوی نرم‌افزار رایانه‌ای متعلق به پدیدآورنده آن است. نحوه تدوین و ارائه داده‌ها در محیط قابل‌پردازش رایانه‌ای نیز مشمول احکام نرم‌افزار خواهد بود. مدت حقوق مادی سسی سال از تاریخ پدید آوردن نرم‌افزار و مدت حقوق معنوی نامحدود است.

ارائه خدمات در شهرهای هوشمند، همانند سایر خدمات ارائه‌شده بر بستر وب نیازمند دریافت وجوهی است که طبق ماده واحد «قانون تعیین تعرفه‌های خدمات مرکز توسعه تجارت الکترونیکی» به مرکز توسعه تجارت الکترونیکی اجازه داده شده نسبت به وصول بهای خدماتی که به متقاضیان ارائه می‌دهد، اقدام و وجوه حاصل را به خزانه‌داران کل کشور واریز کند.

نکته مهمی که در هوشمندسازی شهرها باید موردتوجه واقع شود آن است که هرمنوتیک و تحلیل و تنظیم‌متون قانونی باید بر اساس تحولات شتابان فن‌آوری‌های هوشمند انجام شود، ضرورتی که بروکراسی سنگین اداری و فرایند پیچیده تقنینی در کشور ما گاه در تضاد با آن است، بنابراین ضرورت دارد بسترسازی قانونی برای هوشمندسازی شهرها از شتاب و سرعت و عمل کافی با نظارت حقوقدانان و شهرسازان انجام شود.

عباس صادقی

سپهرغرب، گروه شهر: طرح‌های توسعه شهری باید دارای ویژگی‌هایی باشد که ضامن تحقق آن‌ها در مراحل اجرا است.

با گذشت چند دهه از تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهر، شواهد بیانگر آن است که این طرح‌ها با وجود در نظر داشتن معیارها و ضوابطی مشخص و همه جوباب شهر، مشکلاتی به‌خوبی پاسخگوئی مسائل شهری باشد. طرح‌های جامع در ایران برای شهرهایی با جمعیت بیش‌تر از ۲۵ هزار نفر تهیه می‌شود، البته طرح‌های دیگری نظیر طرح‌های استراتژیک و ساختاری راهبردی به‌منظور رفع مشکلات و کاستی‌های طرح‌های جاری پیشنهاد شده است، اما به‌نظر می‌رسد محتوای این طرح‌ها نیز چندان با ساختارهای مدیریت شهری شهرهای ما سازگار نیست؛ به عبارت بهتر تغییر نام طرح‌های شوری چندان مهم نیست، بلکه روند تهیه این طرح‌ها و ساختار آن‌ها حائز اهمیت است و چنانچه محتوای این طرح‌ها و ضوابط در نظر گرفته‌شده با ساختارهای اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و مدیریتی سازگار نباشد، نمی‌توان انتظار داشت تغییر نام یا حتی تغییر در محتوا و ضوابط طرح مشکلی را از مشکلات شهر حل کند.

۲۲ علت محقق نشدن برخی ضوابط مصوب طرح‌های شهری

استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری می‌گوید: توان اجرایی و مالی شهرداری‌ها به‌عنوان مجری طرح‌های توسعه شهری محدود است و به دلیل محدودیت‌های مالی و اجرایی امکان دستیابی شهرداری‌ها به همه اهداف وجود ندارد درحالی‌که پروژه‌های زیادی در قالب طرح‌های جامع و تفصیلی تعریف می‌شود و همه آن پروژه‌ها نیز دارای اولویت است، زمانی که همه پروژه‌ها دارای اولویت باشند، عملاً دیگر هیچ پروژه‌ای اولویت ندارد.

مهدی ابراهیمی، خاطرنشان می‌کند: در بررسی نتایج اجرای طرح‌های شهری مشخص شده است که بخش‌های مشارکتی که حافظ منافع شهرداری و مالکان قطعات زمین در شهرها و سرمایه‌گذاران است، تحقق پیدا کرده است به‌طور مثال شهرداری‌ها به‌دنبال ایجاد شبکه معابر هستند زیرا بعد از ایجاد معابر، موجی از پروانه‌های مسکونی و تجاری از طرف متقاضیان به شهرداری ارائه می‌شود و شهرداری می‌تواند از قبل صور این پروانه‌ها کسب درآمد داشته باشد.

وی عنوان می‌کند: شهرداری و مالکان زمین و سرمایه‌گذاران علاقه‌مند به ایجاد معابر هستند و کاربری تجاری و مسکونی به‌نوعی کاربری انتفاعی است و هرکس اقدام به ساخت این دو نوع کاربری کند، می‌تواند ارزش‌افزوده کسب کند.

این کارشناس جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری می‌افزاید: سایر قسمت‌های طرح‌های جامع و تفصیلی که حالت دستوری و نه مشارکتی دارند، مثل ایجاد پارک و فضای سبز، کاربری بهداشتی و درمانی، ورزشی و آموزشی چندان برای ارگان‌های