



یک کودک در حال بازی در پارک

شهر در دست بچه‌ها نیست!

فضاهای بی دفاع شهر در کمین کودکان و نوجوانان است

طی سال‌های گذشته بارها شاهد آسیب کودکان و حتی مرگ آنها در زمین‌های بازی و پارک‌ها بوده‌ایم و ظاهراً ضرب‌الاجل اداره استاندارد نیز در این زمینه چندان کارساز نبوده است. کم کم به پایان فصل امتحانات و شروع تابستان نزدیک می‌شویم. فصل بهار و تابستان هر چند موسم تفریح و فراغت است اما گاه برخی حوادث در پارک‌ها و شهر بازی‌ها که ناشی از عدم رعایت ایمنی و غیراستاندارد بودن وسایل بازی است شیرینی ساعت‌های خوش را به تلخی و نگرانی تبدیل می‌کند. در حقیقت وجود فضاهای بی‌دفاع شهری سلامت شهروندان به خصوص کودکان و نوجوانان را تهدید می‌کند. آگاهسازی شهروندان، استانداردهای ایمن‌سازی و نظارت مستمر می‌تواند از حوادث این ابرشهر که با تراکم جمعیت و بافت‌های متراکم روبرو و است بگاهد تا دیگر شاهد حوادث ناگوار برای شهروندان به ویژه گروه‌های کودک، آسیب‌پذیر ایمنی و حادثه تلخ شدن گردن کودکان دانش‌آموز در پارک آبی پارک شهر، بلعبده شدن کودکی توسط تجهیزات تصفیه آب آبما پارکی در جنوب شهر و دهها حادثه دیگر و در آخرین مورد حمله سقوط کودکی از میان اسباب‌بازی پارکی در منطقه ۱۵ خاطر شهروندان را مکدر کرده است. باید توجه داشت شهر متعلق به همه شهروندان است و تمامی شهروندان باید از بخش‌های مختلف شهر بهره‌مند شوند. مکان‌ها و فضاهای عمومی به خصوص پارک‌ها و مراکز تفریحی باید در اولویت ایمنی قرار داشته باشند تا خدای نکرده وسایل بازی و المان‌های شهری به اریه‌های مرگ تبدیل نشوند. باید توجه داشت که به دلیل تراکم جمعیت و بافت متراکم شهری، شهر ایستن حوادث گوناگونی است. کوچکترین بی‌دقتی در استانداردهای ایمن‌سازی وسایل بازی می‌تواند خطر آفرین باشد.

بی‌دقتی در نظارت و نداشتن چک لیست برای کنترل سلامت و ایمنی وسایل بازی می‌تواند سلامت و حتی جان کودکان را در خطر جدی قرار دهد. به گفته معصومه آباد، رئیس سابق کمیته ایمنی و مدیریت بحران شورای اسلامی تهران دوره چهارم یکی از بارزترین ملاحظ‌های حقوق شهروندی، داشتن حق زندگی ایمن، سالم و پاک در شهر است و این حق است که تنها با جامعه عمل پوشاندن به شاخص‌های ایمنی، بهداشتی و محیط‌زیستی (HSE) می‌توان به آن دست پیدا کرد اما متأسفانه از یکسو نبود آشنایی و مشارکت شهروندان با مسائل مرتبط و از سوی دیگر نبود طراحی برنامه‌های منسجم جهت پیاده‌سازی نظام HSE در شهر موجب دور

از ازشهر

ایران ششهر

ایرانشهر ۶۸۸۹۸۷۱

معارف است. برای این منظور با مراکز علمی و دانشگاهی یکسری قرار دادهایی منعقد شده‌است تا مناطق مختلف را مورد بررسی قرار دهند و تا کنون مسائل و مشکلات ناشی از عدم ایمنی در برخی مناطق احصا شده است. به رغم اینکه سال گذشته مدیرکل استاندارد استان تهران جهت استانداردسازی وسایل بازی پارک‌های تهران برای شهرداری‌ها ضرب‌الاجل تعیین کرد اما باز هم چندی پیش شاهد بروز حادثه برای کودکی در فضای بازی منطقه ۱۵ شهرداری تهران بودیم.

■ **بررسی ایمنی پارک‌ها و فضاهای شهری**

زهرا صدر اعظم‌نوری، رئیس کمیسیون سلامت و خدمات شهری در گفت‌وگو با «بیتر شهر» از بررسی وضعیت ایمنی پارک‌ها و معابر شهر در کمیته ایمنی و مدیریت بحران شورای شهر خبر داد و گفت: کمیته ایمنی و مدیریت بحران که زیر نظر استراژیژیک که متأسفانه نشست گرفته از تک بعدی‌نگری و مطالعات ناقص تطبیقی یا بازدیدهای میدانی بدون مطالعه عمیق از جوامع توسعه یافته است. باید در نظر داشت که تنها با تبدیل یک مسیر سواره به پیاده‌راه نباید انتظار اهدافی چون بهبود مدیریت ترافیک، بهبود سیمای کالبدی، بهبود وضع زیست محیطی و ارتقای خدمات زندگی اجتماعی و فرهنگی را در کل شهر(به خصوص شهری به وسعت تهران) داشت.

شهروهای موفق در حوزه پیاده‌راه و توسعه دوچرخه‌سواری در سایر زمینه‌ها نیز موفق و توسعه یافته‌اند. در شهر انسان‌محور در همه ابعاد، انسان‌محور است و نه فقط در حوزه حمل و نقل و از آن مهم‌تر مقیاس انسان در شهر(انسان محور بسیار حائز اهمیت است.

عبارت اروپایی‌ها برای اینکه شهرهایشان را از سیطره اتومبیل‌ها نجات دهند

حمل و نقل پاک را در میان شهروندان جا انداختند عبارتی عوام‌پسندانه است که ابعاد پنهان چگونه جانداختن در آن تشریح نشده است. در شهرهای مدنظر نویسنده مقاله، رشد زندگی شهرنشینی در ابعاد مختلف توسعه یافته است. در این شهرها محدودیت‌ها و هزینه‌های بسیاری نیز وجود دارد که در تهران وجود ندارد چه بسا بسیاری از مشکلات ترافیکی و آلودگی هوا و صدا و در شهرمان تهران عدم امکان اعمال محدودیت و اخذ عوارض مستقیم و مختلف استفاده از خودرو و موتورسیکلت‌های شخصی در شهر است. در بسیاری از آن شهرها امکان استفاده از خودرو و موتورسیکلت‌های شخصی به سادگی شهر ما صورت نمی‌پذیرد.

ساختار زندگی شهری در حوزه‌های مختلف از سوی خود شهروندان باید تغییر کند. در خصوص پیاده‌راه شهری نیز تب پیاده‌راه‌سازی نباید شهرها را فرآگیرد. در پیاده‌راه‌سازی مهم‌ترین رکن باید پویایی و زندگی ۲۴ ساعته در شبانه‌روز ملاک قرار گیرد و نه صرفاً صرفه‌تجاری و اقتصادی بودن آن. آری در نمونه‌های اجرا شده پیاده‌راه‌ها تمایل بازگشت به قبل وجود دارد اما این تمایل نشئت گرفته از ذات پیاده راه نیست بلکه نشئت گرفته از محدود کردن خوی خودرو و موتورسیکلت پسند شدن شهروندان و ساکنان محلات پیرامون مسیرهای پیاده‌راه است.

شهر تهران نیازمند تغییر سبک زندگی شهروندان خود است و در حوزه حمل و نقل نیز تغییر سبک‌های حملی و نقلی.

پس روی ساختار نرم‌افزاری زندگی شهروندان نیز باید تمرکز متفکرانه و طولانی مدت داشت. باید پذیرفت که شهروندان ما در تردد روزانه عجله دارند و برای مکت و گپ و گفت زمانی ندارند. توسعه پیاده‌راه‌ها و مسیرهای دوچرخه نیازمند شهروندان پیاده و دوچرخه سوار است. شهرهایی که از سیطره اتومبیل نجات پیدا کردند در حقیقت برای تردد انتخابی محدود داشتند که بعدها مزایای این محدودیت‌ها را حس کردند.

در شهرهای ما تا زمانی که سوخت و پارکینگ ارزان، عوارض ناچیز، مالیات کم، قوانین حمایت‌کننده و سایر امتیازات برای اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها فراهم است ایجاد پیاده‌راه و مسیرهای دوچرخه باعث توسعه نمی‌شود بلکه رشد تسهیلاتی است که تمایل شدید به بازگشت به قبل را داراست.

یادمان باشد شهر انسان محور از تفکر شهروندان نشئت می‌گیرد و در نهایت

منجر به تسخیر زیرساخت‌ها توسط آنها می‌شود.
جوان: توضیحات واحد توسعه سیستم‌های حمل و نقل پاک معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در تئوری بسیار دلنشین است اما شهر تهران از ۱۳ میلیون جمعیت ثابت و شناور و با معضلات و مشکلات بسیاری در حوزه حمل و نقل عمومی روبروست تا آنجایی که یکی از دغدغه‌های شهروندان بحث جابه‌جایی تردد درون شهری است.

گام برداشتن به سوی شهر انسان‌محور فقط با حذف امکان‌پذیر نیست و نبوده بلکه باید مسئولان اجرایی در حوزه مدیریت حمل و نقل و ترافیک بدان اهتمام ویژه‌ای داشته باشند تا بتوانیم گام‌به‌گام از شهر خودرو محور به سوی شهر انسان‌محور حرکت کنیم. زیرساخت‌های ابرشهر تهران برای حمل و نقل پاک بسیار ناچیز است که حتی در حد حرف هم نمی‌گنجد و این انتظار می‌رود با اصلاح نگاه مدیریت ترافیک و توسعه زیرساخت‌ها به سوی شهر انسان‌محور گام برداریم. حمل و نقل پاک زمانی می‌تواند پاژل شبکه حمل و نقل عمومی را تکمیل کند که شهر به سوی شهر هوشمند سوق داده شود و به جای کلاف ترافیک در هم تنیده شهری و وسایل نقلیه موتوری امواج را به جای انسان به حرکت در بیاوریم.

با این حال با این بحث که شهر انسان محور از تفکر شهروندان نشئت می‌گیرد و در نهایت منجر به تسخیر زیرساخت‌ها توسط آنها می‌شود همفکر هستیم واز مسئولان بیش از گذشته انتظار می‌رود به آمد و شد شهری اهتمام ورزند.

شمالی ساختمان‌ها و سقف‌بام‌مانایی ندارند و این خود به زیبا نبودن شهر دامن می‌زند. وقتی از زوایای مختلف، شهر را نگاه می‌کنید با یکسری ساختمان‌های نیمه ساخته سیمانی مواجه می‌شوید که توی ذوق می‌زند. روی بام‌ها هم وجود یکسری آهن پاره و آنتن همراه آیزوگام‌های مشکی چهره زشتی به شهر داده است البته منظور این نیست که همه ساختمان‌ها باید شبیه هم یا متعلق به یک دوره زمانی خاص باشند اما باید یک هماهنگی بین آنها وجود داشته باشد. در تهران هر چه نگاه کنید کمتر هماهنگی بین ساختمان‌هایم‌بینید. ممکن است یک ساختمان بسیار زیبا باشد اما در ارتباط با فضای پیرامونش ناهماهنگ باشد. متأسفانه در تهران نمی‌شود یک جا بایستید و در یک چرخش ۳۶۰ درجه‌ای یک عامل نازیبیا یا خرابه را مشاهده نکنید.از سوی دیگر در شهر تهران قوانینی برای نمای ساختمان‌ها وجود ندارد و هر کس هر طوره که دلش بخواهد نمای ساختمان خود را انتخاب می‌کند. اگر هم قانونی وجود داشته باشد قطعاً رعایت نمی‌شود.

■ **هزینه‌های گزاف جدول گذاری**

علاوه بر این شهرداری تهران مبالغ بسیاری برای پیاده‌روسازی و جدول‌سازی هزینه می‌کند اما این کارها را به زشت‌ترین شکل ممکن انجام می‌دهد. به نظر می‌رسد شهرداری با جدول گذاری در سطح خیابان‌ها و بزرگ‌راه‌ها به دنبال هزینه تراشی است. همچنین به دلیل اینکه سنگفرش‌ها بد کار گذاشته می‌شوند بعد از گذشت یک سال کنده می‌شوند.از سوی دیگر جدول کار گذاشته شده بسیار زشت و نازیبیا هستند و در هیچ کجای دنیا از این جدول بزرگ در سطح خیابان‌ها استفاده نمی‌کنند.

حتی اگر این جدول کار بردی هم داشته باشند به نظر می‌رسد کاربردشان خیلی جدی نباشد و بتوان از راه‌های دیگر نبود آنها را جبران کرد. در مجموع می‌توان گفت عدم وجود نظم بصری، ترافیک شهری، هرج‌ومرج در رفت‌وآمد نبود پیاده‌راه و فضاهای عمومی باعث است تهران چهره زشتی پیدا کند.



یکی از دلایل زیبا نبودن چهره پایتخت به ترکیب ساختمان‌ها بر می‌گردد. ساختمان‌ها به شکل منفرد و با ظاهر و ترکیبی متفاوت در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند و وجه شرقی، غربی و متفاوت در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند و وجه شرقی، غربی و

جوابیه و پاسخ جوان

توضیح شهرداری به گزارش شهری جوان

شهر انسان‌محورم آرزوست!

معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران در پاسخ به مقاله منتشر شده روزنامه «جوان» در صفحه شهرداری با عنوان «حمل و نقل پاک، از شعار تا واقعیت»(توسعه پیاده‌راه و مسیرهای دوچرخه به کجا رسید؟) اعلام کرد: شهر انسان محور؛ شهری است که شهروندان آن با تفکرات سالم در ایجاد مختلف زندگی شهری به دنبال در اختیار گرفتن زیرساخت‌های شهر هستند. چرا هر کجا حرف از شهر انسان محور است ذهن مدیران، شهروندان و خبرنگاران سمت و سوی پیاده‌راه‌ها و بعضاً مسیرهای دوچرخه را می‌گیرد. یک اشتباه استراژیژیک که متأسفانه نشست گرفته از تک بعدی‌نگری و مطالعات ناقص تطبیقی یا بازدیدهای میدانی بدون مطالعه عمیق از جوامع توسعه یافته است. باید در نظر داشت که تنها با تبدیل یک مسیر سواره به پیاده‌راه نباید انتظار اهدافی چون بهبود مدیریت ترافیک، بهبود سیمای کالبدی، بهبود وضع زیست محیطی و ارتقای خدمات زندگی اجتماعی و فرهنگی را در کل شهر(به خصوص شهری به وسعت تهران) داشت.

شهروهای موفق در حوزه پیاده‌راه و توسعه دوچرخه‌سواری در سایر زمینه‌ها نیز موفق و توسعه یافته‌اند. در شهر انسان‌محور در همه ابعاد، انسان‌محور است و نه فقط در حوزه حمل و نقل و از آن مهم‌تر مقیاس انسان در شهر(انسان محور بسیار حائز اهمیت است.

عبارت اروپایی‌ها برای اینکه شهرهایشان را از سیطره اتومبیل‌ها نجات دهند حمل و نقل پاک را در میان شهروندان جا انداختند عبارتی عوام‌پسندانه است که ابعاد پنهان چگونه جانداختن در آن تشریح نشده است. در شهرهای مدنظر نویسنده مقاله، رشد زندگی شهرنشینی در ابعاد مختلف توسعه یافته است. در این شهرها محدودیت‌ها و هزینه‌های بسیاری نیز وجود دارد که در تهران وجود ندارد چه بسا بسیاری از مشکلات ترافیکی و آلودگی هوا و صدا و در شهرمان تهران عدم امکان اعمال محدودیت و اخذ عوارض مستقیم و مختلف استفاده از خودرو و موتورسیکلت‌های شخصی در شهر است. در بسیاری از آن شهرها امکان استفاده از خودرو و موتورسیکلت‌های شخصی به سادگی شهر ما صورت نمی‌پذیرد.

ساختار زندگی شهری در حوزه‌های مختلف از سوی خود شهروندان باید تغییر کند. در خصوص پیاده‌راه شهری نیز تب پیاده‌راه‌سازی نباید شهرها را فرآگیرد. در پیاده‌راه‌سازی مهم‌ترین رکن باید پویایی و زندگی ۲۴ ساعته در شبانه‌روز ملاک قرار گیرد و نه صرفاً صرفه‌تجاری و اقتصادی بودن آن.

آری در نمونه‌های اجرا شده پیاده‌راه‌ها تمایل بازگشت به قبل وجود دارد اما این تمایل نشئت گرفته از ذات پیاده راه نیست بلکه نشئت گرفته از محدود کردن خوی خودرو و موتورسیکلت پسند شدن شهروندان و ساکنان محلات پیرامون مسیرهای پیاده‌راه است.

شهر تهران نیازمند تغییر سبک زندگی شهروندان خود است و در حوزه حمل و نقل نیز تغییر سبک‌های حملی و نقلی.

پس روی ساختار نرم‌افزاری زندگی شهروندان نیز باید تمرکز متفکرانه و طولانی مدت داشت. باید پذیرفت که شهروندان ما در تردد روزانه عجله دارند و برای مکت و گپ و گفت زمانی ندارند. توسعه پیاده‌راه‌ها و مسیرهای دوچرخه نیازمند شهروندان پیاده و دوچرخه سوار است. شهرهایی که از سیطره اتومبیل نجات پیدا کردند در حقیقت برای تردد انتخابی محدود داشتند که بعدها مزایای این محدودیت‌ها را حس کردند.

در شهرهای ما تا زمانی که سوخت و پارکینگ ارزان، عوارض ناچیز، مالیات کم، قوانین حمایت‌کننده و سایر امتیازات برای اتومبیل‌ها و موتورسیکلت‌ها فراهم است ایجاد پیاده‌راه و مسیرهای دوچرخه باعث توسعه نمی‌شود بلکه رشد تسهیلاتی است که تمایل شدید به بازگشت به قبل را داراست.

یادمان باشد شهر انسان محور از تفکر شهروندان نشئت می‌گیرد و در نهایت

منجر به تسخیر زیرساخت‌ها توسط آنها می‌شود.

جوان: توضیحات واحد توسعه سیستم‌های حمل و نقل پاک معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در تئوری بسیار دلنشین است اما شهر تهران از ۱۳ میلیون جمعیت ثابت و شناور و با معضلات و مشکلات بسیاری در حوزه حمل و نقل عمومی روبروست تا آنجایی که یکی از دغدغه‌های شهروندان بحث جابه‌جایی تردد درون شهری است.

گام برداشتن به سوی شهر انسان‌محور فقط با حذف امکان‌پذیر نیست و نبوده بلکه باید مسئولان اجرایی در حوزه مدیریت حمل و نقل و ترافیک بدان اهتمام ویژه‌ای داشته باشند تا بتوانیم گام‌به‌گام از شهر خودرو محور به سوی شهر انسان‌محور حرکت کنیم. زیرساخت‌های ابرشهر تهران برای حمل و نقل پاک بسیار ناچیز است که حتی در حد حرف هم نمی‌گنجد و این انتظار می‌رود با اصلاح نگاه مدیریت ترافیک و توسعه زیرساخت‌ها به سوی شهر انسان‌محور گام برداریم. حمل و نقل پاک زمانی می‌تواند پاژل شبکه حمل و نقل عمومی را تکمیل کند که شهر به سوی شهر هوشمند سوق داده شود و به جای کلاف ترافیک در هم تنیده شهری و وسایل نقلیه موتوری امواج را به جای انسان به حرکت در بیاوریم.

با این حال با این بحث که شهر انسان محور از تفکر شهروندان نشئت می‌گیرد و در نهایت منجر به تسخیر زیرساخت‌ها توسط آنها می‌شود همفکر هستیم واز مسئولان بیش از گذشته انتظار می‌رود به آمد و شد شهری اهتمام ورزند.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



چهارراه و معابر پایتخت در تسخیر کودکان کار