



طرح هانی انصاری

رانندگی به سبک ایرانی

چند روایت درباره رانندگی ما که نظرهای مختلفی درباره اش وجود دارد

به نظر شما، اگر یک راننده منظم، وارد خیابان های تهران شود، چه بلایی بر سر سبک رانندگی او خواهد آمد؟ فرض کنید که این راننده در کشور خودش، منظم رانندگی می کند، اما آیا همین راننده منظم، اگر وارد خیابان ها و میان رانندگان تهرانی هم شود در این نظم خود پایدار خواهد ماند؟ آیا اراده شخصی او که حاصل فرهنگ اوست می تواند بر این فضای پیرامون غلبه کند یا اینکه او هم مثل بقیه، می زند بر طبل بی عاری تا بیش از این اذیت نشود؟ به هر حال

عابر بی پناه؛ شهر بی دفاع

از نگاه عابری پیاده، نویسنده این سطرها، که خود را از مهارت رانندگی، داشتن گواهینامه و لاجرم «نعمت» راندن اتومبیل شخصی محروم کرده، آن هم در شهری درندشت و بی حساب و کتاب چون تهران، جهان چگونه جایی است؟ در نگاه خرد، جایی درهم و برهم، به دور از قاعده، تبعیض آمیز، زورمدار، قاتل زمان، ضد حق، خلاصه میهمانخانه ای «مهمان کش روزش تاریک...».

وضعیت یک عابر پیاده را با منزلت یک بیل، هنگام عبور از خیابان مقایسه کنید: رانندگان محترم – البته نه همه – هنگام دیدن عابری که می خواهد از عرض خیابان عبور کند بر سرعت خود می افزایند، مبدا تا ثیه ای از کف بدهند، اما رانندگان – همه – با دیدن بیل عابر، سرعت کم می کنند و با احتیاط می ایستند، مبدا خطی کوچک بر بدنه خودرو دردانه اش نقش ببندد. باور نمی کنید؛ امتحان بفرمایید.

از تلخ و شیرین سوار شدن بر مترو، اتوبوس، تاکسی، آژانس، در زمانه ازدحام ۲۰ ساعته، بخصوص در پاییز و زمستان، بگذریم که بارش قطره های باران یا دانه ای برف، به چشم برهم زدنی اتوبان ها و



حسین نمک دوست
استاد ارتباطات و
روزنامه نگار

خیابان ها را به پارکینگ تبدیل و تاکسی، اتومبیل های آژانس را غیب می کند. سراغ تابستان نرویم که جان مان در گرو مروت آقای راننده است تا زودتر راه بیفتد یا دستش به کولر برود. بادی هم از پیاده های از جان گذشته نکنیم که ناچارند یک گام در میان، پیاده روهای خطر خیز انباشته از میل گرد، تیر آهن و نخاله های ساختمانی یا اتومبیل های پارک شده را طی کنند.

به جای این ها می شود اما به سراغ صحنه اصلی جنگ و جنگاوران واقعی رفت: خیابان ها و رانندگان محترم. قاعده اما آشناست: هر که زورش بیش، یا روی اش بیش یا پول اش بیش، حق اش یا سهم اش بیشتر! بی دلیل نیست که خیابان و رفت و آمد در آن را آینه تمام نمای زندگی و مناسبات اجتماعی می دانند. در نظام اجتماعی خیابان های ما که رانندگان محترم، کنشگران اصلی هستند، معمولاً درست کاران تنبیه می شوند و خطاکاران پاداش می گیرند. خروجی اتوبان ها را چند دقیقه ای در نظر آورید و البته نگاه پر طعنه راننده ای که خود را از منتهی الیه چپ به صف منتظران منتهی الیه راست

می زند؛ اینجا، چپ و راست، بر عکس است! کوچک هم زیبا نیست؛ ماشین و ماشین دار هر قدر «گنده تر»، کژ و فژش بیشتر و قاعده شکنی اش افزون تر. اما در نگاه کلان غیر تخصصی و عوامانه این شهروند – عابر خسته، تهران، در مقام شهری زیست پذیر و خودرو، به عنوان نماد جابه جایی شهری، در یک نقطه تلخ به هم می رسند؛ تلاقی دو کسب و کار یا به قول امروزی ها دو «بیزینس» بسیار پرسود و رونق. بیزینس تراکم ساختمان و بیزینس تولید و عرضه خودرو. توضیح می دهم: از میان کارگردهای شهر، دو کارکرد برجسته تر است: زیست پذیری یا همان قابلیت زیست و دیگری قابلیت جابه جایی. و گویا تهران زیر سایه و حاکمیت آن دو داد و ستد، روزبه روز از این دو ویژگی و قابلیت تهی تر و دورتر می شود؛ آن قدر که در شهرمان نه زمین و هوایی خالی برای ساخت مسکن باقی مانده و نه زمین و هوایی برای حمل و نقل و رانندگی سالم.

می دانم که بسیار شبیه گپ و گفت های مان در «محفل تاکسی» است، اما سال هاست بهانه واقعی کردن قیمت ها، بهای حامل های انرژی است. و این

در حالی است که قیمت همه چیز، از جمله اتومبیل، سر به فلک کشیده و اتفاقاً آنچه قدر واقعی خود را نیافته، بهای همین حامل های انرژی، بخصوص بنزین است. اکنون، قیمت یک لیتر آب معدنی کم از یک لیتر بنزین نیست؛ دوغ و نوشابه که چند برابرند. واقعی شدن قیمت بنزین و اختصاص یافتن حاصل آن به زیست پذیری شهر و جابه جایی سالم و انسانی شهروندان است. در این خیال بافی می توان به مدد فناوری های ارتباطات و اطلاعات سامانه ای را طراحی کرد که هر لیتر بنزینی که فروخته می شود و بهای آن، در معرض دید تک تک شهروندان قرار گیرد. در ستون مقابل هم می توان هر ربالی را که صرف زیست پذیر کردن شهر و حمل و نقل سالم می شود به اطلاع شهروندان رساند. شاید از این رهگذر بتوان شهر را از جنگ «بیزینس من» های تراکم و خودرو نجات داد؛ شاید.

اگر آرزو بر جوان عیب نیست، بر خیال پردازی و خوش خیالی عابری پیاده، ایستاده در آستانه پیری هم، حرجی نیست.

اشاره کرد. درست است که در تاریخ فرهنگی اجتماعی ما، زنان فرصت عرض اندام کمتری داشته اند، درست است که بعضی از مردان باید نگاه شان را تعویض کنند، درست است... اما این پیش فرض ها، چیزی از مسئولیت زنان کم نخواهد کرد؛ مسئولیت کسب اعتماد به نفس و اثبات بیش از این خود. تا وقتی که زنان، ترس ناشناخته ای از انجام کارهای سخت و سابقاً مردانه داشته باشند، پس این فرصت را هم به گروهی از مردان خواهند داد تا به رانندگی شان ایراد بگیرند، به کار کردن شان ایراد بگیرند و... به هر حال باور بفرمایید تصادف کردن، ربطی به مرد و زن و تعداد رانندگان ندارد؛ به مدل رانندگی کردن ربط دارد، مدلی که اتفاقاً آمارها نشان می دهد در خصوص خانم ها بسیار بهتر از آقایان است. نه دیگر، بیشتر از این نمی نویسم تا همکاران مرد، علیه من موضع گیری نکنند و متهم به بعضی چیزها نشوم.

با گفتن کلمات «مواظب باش»، «کجا میری؟»، «ترمز کن!»، و... روی اعصاب خانم ها راه می روند. اما وقتی آمار و ارقام پلیس درباره رانندگی زنان را که به مراتب بهتر از مردان است دیدم، متوجه شدم که از نظر منطقی، هیچ دلیلی برای این ترس های واهی وجود ندارد. در واقع این ترس ها، بیشتر روانی هستند و برگرفته شده از سابقه فرهنگی و تاریخی ما نسبت به زنان؛ که لابد از انجام کارهای مشکل و سخت برنمی آیند.

زنان در حال حاضر، در حال اثبات فرهنگی و اجتماعی خودشان هستند. رانندگی کردن هم بخشی از همین ماجراست، شاید به من ایراد بگیرید که مگر زنان در رانندگی، اثبات نشده اند. در تعریف عامه جامعه ما مردان نان آور خانواده اند و زنان کارهای خانه را سر و سامان می دهند. برای همین یک مرد به صورت طبیعی الزام یا اشتیاق بیشتری برای یادگیری مهارت های رانندگی از خود نشان می دهد. از طرف دیگر شرایط

منافشه رانندگی مردانه و زنانه

احتمالاً این جمله ها را شنیده اید؛ «موقع رانندگی راه نمیرن، ما به هم نمیدن!»، «بابا، یا این طرز رانندگی باید پشت ماشین لباسشویی می نشستن، نه پشت فرمان ماشین» و... این نظر خیلی از مردان راننده نسبت به همتهای خانم است. اما واقعاً نظریه برتری دست فرمان آقایان نسبت به خانم ها تا چه اندازه صحت دارد؟ راستش را بخواهید، خود من که نویسنده این سطرها باشم، همیشه از رانندگی زنان ترس و وا همه داشتم. چرایش را نمی دانم، فقط این را می دانم که می ترسیدم. همسر بنده که رانندگی می کرد، همیشه با چشمان گرد و از حدقه بیرون زده و ضربان قلب بالا، به خیابان خیره می شدم. همیشه هم تا به مانعی یا ماشینی نزدیک می شدم، سریع به او خاطرنشان می کردم که چه اتفاقی در حال افتادن است؛ انگار که مثلاً خود راننده، چشم نداشته یا جانش را دوست ندارد! از همان آزارهای کلامی که معمولاً سرنشین مرد



دانیال همعار
روزنامه نگار

ما سرخوشان مست قدرت

باور نکنید اگر می گویند در فلان ترافیک اعصابم خرد شد. ما به شکل خودآزارانه ای رانندگی در ترافیک را دوست داریم، چون به اعمال قدرت در خیابان ها و جاده ها معتاد شده ایم. پژوهشگران می گویند اعمال قدرت باعث ترشح هورمون های دوپامین و سروتونین در مغز می شود و دوست داریم آن را دوباره تکرار کنیم. مثل اعتیاد، اعمال قدرت در بار اول، بیشترین لذت را دارد. برای همین مدام در پی افزایش میزان این حس شادی آور اعمال زور هستیم.

واژه رانندگی کردن (Drive) از قرن ۱۵ میلادی وارد زبان انگلیسی شده که به معنی به حرکت درآوردن است. در واقع فعلی است که آن زمان برای هدایت یا کار کردن با اسب به کار می رفت. ما انسان ها اگر زمانی از اهلی کردن (بخوانید هدایت با زور و خشونت) اسب لذت می بردیم، اکنون عنان مجموعه ای به ظاهر بی جان را به دست گرفته ایم. به جای شلاق زدن از گاز و دنده استفاده می کنیم و البته حواس مان هست که پیاده باید سواره بودن



مهدی شاکر
روزنامه نگار

بوق ها و دوربین ها

بوق یک زبان رایج است. لحن کلاچ و فرمان و ترمز مثل رانندگان آن دیار که کمی تا قسمتی خشن و جدی است. جاده ها بشدت دچار فقرند... یعنی نشان، راهنما، علامت، تابلوهای ایست و خطر در گردش به چپ و راست و محدودیت و نامحدویت سرعت و... که تقریباً نیست، بماند، از تله سرعت و دوربین و از این حرف ها هم خبری نیست و جالب تر آنکه برگه جریمه هم آنجا نیست که نیست. چند روزی در آن دیار باید مسافر ون ها، اتوبوس ها، سواری ها و تاکسی ها باشی تا آمد و شد از مرز به مرز میسر شود؛ حداقل ظاهر ماجرا برای یک مسافر در آن چند روز اینگونه است، غیر ظاهر را نمی دانم! در آنجا شاید خیال کنی بوق زبان رایج است و نبودن تله سرعت و جریمه توهم... این طرف مرز اما لابد می دانی که آن جور نعمات و نغمت تا دلت بخواهد هست. این اوضاع را دو، سه میلیون نفری که در ایام پرربعین از قلب شهرهای ایران راهی می شوند تا مرز و از آنجا به نجف و کربلا و چند روز بعد بازمی گردند، شهادت می دهند.

یک چیز دیگر و البته جالب تر؛ خبرهای تصادفات و تلفات جاده ای را در همان ایام، آن طرف مرز و این طرف مرز با هم مقایسه کنید. روراست تر اینکه فکر کنید برگه جریمه قبل و بعد از نجومی شدن ارقامش معجزه کرده یا بوق؛ زبان رایج جاده هایی که از ترویت بی برگی (پیدا نشدن برگه جریمه) می گذرد؟

به نظرم نه به آن شوری شور و نه به این بی نمکی... در اینجا مراد از شوری همان بوق و بی نمکی همین دوربین های وارداتی جریمه کن و همکاران شان است – بگذرید از بوق بیشتر بگویم؛ تصور کنید چراغ قرمز است یا سر یک پیچ یا دوراهی، خودروها کیپ تا کیپ است یا هم ایستاده اند. خبر معلوم است که خودروها راه پیش رفتن و پس آمدن ندارند... کمی باید صبر کنی تا نیم کلاچ نیم کلاچ پیش بروی تا گره باز شود و دوراهی یا پیچ را رد کنی و خلاص... شاید هم عابره ای متراکم دارند از خیابان و از مقابل خودروی شما عبور می کنند. از شما کمی صبری و از عابران عبور و بعد راه باز می شود و خلاص... نه! نوی عراق اینگونه نیست، نیم کلاچ و این کمی صبوری طعم دارد؛ بوق، بوق، بوق، بوق... بوق بوق بوق بوق... سرسام می گیرد آدم. خوب، درباره دوربین های وارداتی جریمه کن و همکاران شان البته لازم نیست بیشتر گفت زیرا کیست که نداند در این زمینه الاحساس و المشاهده کار را تمام کرده است.

موضوع این است که رانندگی ما در ایران طعم لجبازی هم دارد که از فلش ها سرچشمه می گیرد. دور از جان شما، خانه یکی از خویشان ما مجاور یک پل روگذر در یکی از بزرگراه های تازه افتتاح شده بالای شهر تهران است. همین اول پل در مسیر جنوب به شمال یک دوربین است که از پنجره خانه شان قابل رؤیت است. شاهد می گوید این یک دوربین وارداتی جریمه کن که نیست، یک چاه نفت است! ثانیه به ثانیه بلکه کمتر، فلش می زند بیچاره این خودروها (کاری نداریم که صدای حرکت ماشین ها در بزرگراه شب و روز ما را هم بیچاره کرده) به پل که می رسند، به فلش جریمه می خورند، چرا؟! چون سرعت مجاز ۸۰ تای آنها در بزرگراه، به پل که می رسند یک دفعه باید ۴۰ تا بشود. یعنی اینجا پل جریمه است. خوب، این چشمه لجبازی می شود. مثل همان بوق سرسام آور آن طرف؛ منتها تفاوت در این است که معجزه این هر دو برمی گردد به تصادفات کمتر در عراق در همان ایام اربعین. موضوع مبهمی است... معلوم نیست اشکال کار کجاست...



ناصر عسلاپندان
روزنامه نگار