

پاکسازی پارک‌های جنگلی از معنادان

پاکسازی پارک‌های جنگلی تهران از معنادان شروع شد. پلیس تهران بزرگ در ابتدا محدوده پارک جنگلی لویزان و پارک شیان را با هدف شناسایی و برخورد با پاتوق‌های احتمالی معنادان متجاهر و خرده‌فروشان موادمخدر بازرسی کرد و معنادانی که در آنها بی‌توجه کرده بودند روانه مراکز ماده ۱۶ شدند. پاک‌های جنگی تهران مانند بوستان‌های محلی و کوچک نیستند که محل رفت‌وآمد دائمی اهالی محله باشند. این پارک‌ها در مساحت زیاد ساخته شده‌اند و اغلب پستی و بلندی‌هایی دارند که باعث می‌شود معنادان متجاهر فضای کافی برای مخفی شدن از دید دیگران و اقامت طولانی پیدا کنند. رفت‌وآمد در عمق این پارک‌ها هم کمتر از بوستان‌های محلی با دسترسی خانوادگی است. تهران نزدیک به ۱۰ پارک جنگلی مانند چیتگر، وردآورد، کوهسار، پردیسان، سره‌حصار و... دارد که شامل هزاران هکتار زمین درختکاری شده‌است. طرح‌های مقابله با آسیب‌های اجتماعی پلیس در همین پارک‌ها اجرا می‌شود و تعداد زیادی از نیروهای عملیاتی کار پاکسازی را انجام می‌دهند؛ به شکلی که هیچ نقطه‌ای نادیده نماند.

محاصره خرده‌فروشان موادمخدر

سردار عباسعلی محمدیان، فرمانده انتظامی تهران بزرگ با تشریح عملیات انجام‌شده گفت: «پس از شناسایی محدوده‌های موردنظر و طراحی عملیات، نیروهای پلیس از ۴ طرف وارد جنگل‌های لویزان و پارک شیان شدند و پخش‌های مختلف این محدوده، مانند تپه‌ها و ار تفاعات، مورد بررسی و پاکسازی قرار گرفت.» هدف از انجام این عملیات برخورد با ۲ پدیده پاتوق‌ها به‌عنوان محل توزیع و فروش موادمخدر و محل تجمع به معنی فضای اقامت و بی‌توجه معنادان متجاهر است. بنا به اعلام فرمانده انتظامی تهران بزرگ در ۳ سال گذشته تعدادی از پاتوق‌ها و نقاط تجمع پاکسازی شده‌اند اما با توجه به گزارش‌های مردمی درباره حضور خرده‌فروشان و دیگر افرادی که اهداف مجرمانه دارند پاکسازی فضای پارک ضروری به‌نظر می‌رسد. پلیس تأکید کرده‌است که همه افراد حاضر در پارک‌ها را در گروه معنادان متجاهر قرار نمی‌دهد؛ چرا که برخی از آنها ممکن است زیاده‌گرد یا بی‌خانمان باشند.

اسکوتر سبز

امروز بزرگ‌ترین شبکه اسکوتر اشتراکی در دنیا، Lime است که اسکوترهای برقی‌ای به رنگ‌های سبز و لیمویی می‌سازد و در بیش از ۲۰۰ شهر در ۳۰ کشور

جامعه امروز

یک شهر روی اسکوتر

استفاده از اسکوتر به عنوان وسیله‌ای سبک و راحت در بسیاری از نقاط جهان همه‌گیر شده است

محمد سربابی | روزنامه‌نگار | افزایش جمعیت دائمی شهرها و ناتوانی خودروه‌های شخصی در غلبه بر ترافیک خیابان‌ها نه فقط دوچرخه بلکه «اسکوتر» هم به‌عنوان یک روش رفت‌وآمد از خانه به دانشگاه، مدرسه یا محل کار، شناخته می‌شود. اسکوتر در مسافت‌های کوتاه می‌تواند بخشی از بار رفت‌وآمد در شهرها را به دوش بکشد، اما اهمیت آن نه در جابه‌جایی انبوه مسافران، بلکه در پر کردن فاصله‌های بین شبکه حمل‌ونقل است. با این حال اختلافاتی بین دستگاه‌های مسئول در این زمینه دیده می‌شود. شهرداری تهران به‌دنبال طرح‌های تشویقی برای استفاده از این دستگاه هم به‌صورت فردی و هم به‌صورت اشتراکی است.

تسهیلات ۱۵۰ میلیون تومانی برای اسکوتر

براساس اعلام سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، در نخستین فاز طرح «اسکوتر کن» ناوگانی ۳۰۰دستگاهی برای پلیس راهور تهران تشکیل شده که مراحل تجهیز آن در حال انجام است. برای تشویق شهروندان به استفاده از این وسیله، تسهیلات ۱۵۰ میلیون تومانی برای خرید ۴هزار دستگاه اسکوتر برای دانشجویان و جوانان در نظر گرفته شده و قیمت یک اسکوتر در حدود ۲۰۰ میلیون تومان است. سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران قبل از مرداد ۱۴۰۵ از عزم خود برای ترویج استفاده از اسکوترهای اشتراکی خبر داده بود. بر این اساس قرار بود در محدوده بازار تهران، مسیر اسکوتر و دوچرخه اشتراکی تعیین

شود و با ۲ شرکت خصوصی هم تفاهمنامه‌ای برای ارائه اسکوتر اشتراکی امضا شده بود. با این حال، پلیس راهور تهران اعلام کرده که استفاده از این وسیله باید در فضاهای ایمن و مشخصی مانند مسیرهای اختصاصی، یا مکان‌هایی انجام شود که مجاز بودن تردد به‌صورت رسمی و از طریق علائم مشخص شده باشد. پلیس تأکید کرده است که هدف از هشدار، جلوگیری از استفاده از اسکیت و اسکوتر نیست، بلکه استفاده از این وسایل باید در محیط‌های مجاز و ایمن انجام شود. یک چالش دیگر نبود پلاک‌گذاری و بیمه شخص ثالث برای اسکوترهاست که در صورت وقوع تصادف، وضعیت حقوقی نامشخصی ایجاد می‌کند.

اسکوترهایی که نیروی محرکه‌ای مانند برق داشته باشند در صورت وقوع تصادف، در بررسی کارشناسی حادثه به‌عنوان وسیله نقلیه موتوری محسوب می‌شوند.

جهان کاربر اسکوتر، دوچرخه و موتورسیکلت برقی دارد. در سال ۲۰۲۵ ژرکورد یک میلیون سفر در یک روز با محصولات آن ثبت شده است. چند سال پیش استفاده از اسکوترهای آن در شهر لندن به‌شدت افزایش پیدا کرد؛ آن‌قدر که باعث انتقاداتی درباره

پارک‌کردن اسکوترها در پیاده‌روها شد. کاربران با استفاده از یک برنامه تلفن همراه، محل اسکوترها را در نزدیکی خود پیدا و بعد از استفاده در جایی قفل می‌کنند تا کاربر بعدی سراغ آنها بیاید. قانونی جهانی برای پارک‌کردن اسکوترها وجود ندارد. در لندن

شهرهای دوستدار اسکوتر

در مسکو ۳۵برابر رشد کرده و به ۷۱ میلیون سفر سالانه در سال ۲۰۲۵ رسید. ۸۵درصد از این سفرها با هدف حمل‌ونقل و نه تفریح انجام شده و بیشتر کاربران اسکوتر را در ادامه سفر با مترو انجام داده‌اند. در برخی کشورها مانند دانمارک از اسکوتر در کنار دوچرخه‌های اشتراکی استفاده‌شود درحالی‌که در سوئد و نروژ به‌صورت یک وسیله کاملاً مستقل مورد استفاده قرار می‌گیرد. در فنلاند حتی قرار است بازسازی برخی معابر و خیابان‌ها با توجه به حرکت اسکوتر انجام شود. فقط در اروپا، در سال ۲۰۲۵ حدود ۷۰۹ میلیون سفر با وسایل اشتراکی سبک شامل اسکوترها و دوچرخه ثبت شده است. بازار جهانی اسکوترهای برقی نیز در ۲ سال اخیر به‌شدت رشد کرده است. مهم‌ترین کارکرد اسکوتر در شهرهای بزرگ، اتصال ساکنان به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است. داده‌های یک مطالعه مشترک در شهر هانوفر (آلمان بر پایه ۲/۲ میلیون سفر) نشان می‌دهد ۵۶درصد سفرهای اسکوتر به‌عنوان نخستین یا آخرین بخش یک سفر با اتوبوس، تراموا یا قطار بوده و تنها ۲/۵درصد سفرها مستقیماً برای جایگزینی حمل‌ونقل اتبوه عمومی انجام شده است.

تجربه سایر کشورها نشان می‌دهد اسکوتر می‌تواند حدود یک تا ۲درصد از سهم حمل‌ونقل شهری را پوشش دهد و اهمیت اصلی آن در سفرهای کمتر از ۵کیلومتر است. در شهرهایی مانند لندن کاربران معمولاً با اسکوتر در مسیرهای کوتاه حرکت می‌کنند یا خودشان را به ایستگاه‌های مترو می‌رسانند. مطالعات نشان می‌دهد خدمات اسکوتر و دوچرخه اشتراکی در ۵۲کشور جهان در دسترس است و از فاز آزمایشی خارج شده است. نسل زد بزرگ‌ترین گروه جمعیتی کاربران اسکوترهای برقی در سطح جهان هستند. در اروپا حدود ۴۳/۹درصد از افراد ۲۵تا ۳۴ساله و ۴۰/۲درصد از افراد ۱۸تا ۲۴ساله حداقل چند روز در سال از اسکوتر استفاده می‌کنند درحالی‌که استفاده از این وسیله در میان افراد میانسال و مسن نادر است. مسکو بزرگ‌ترین بازار اسکوترهای اشتراکی را دارد و تعداد ناوگان اشتراکی اسکوتری آن به ۶۰ هزار دستگاه می‌رسد که ۱/۵ تا ۳برابر بیشتر از سایر کلانشهرهای جهان است. اهالی مسکو مخصوصاً نسل نوجوان و جوان به سرعت شروع به استفاده از اسکوتر کرده‌اند و در یک بازه ۵ساله، استفاده از این وسیله

ختم نمی‌شود چرا که بسیاری این شیوه «دیده‌شدن» را از یک طرف مناسب با رسانه‌ای در مختصات صدا و سیما نمی‌دانند و برخی نیز این قبیل ایده‌ها را تقلیدی ضعیف از رسانه‌های خارجی معرفی می‌کنند.

برای رسیدن به هدفش وارد مسیر عجیبی شده است. و بدینوی که از بر نامه صبحگاهی صدا و سیما به سرعت وایرال شد، گویا سازنده بر نامه به خواسته‌اش که همان «دیده شدن» بود، رسیده است اما ماجرا به این نقطه

جذب مخاطب به در دسر بسیاری از رسانه‌ها تبدیل شده است و هر رسانه‌ای برای بیشتر دیده‌شدن، مسیر خاصی را انتخاب می‌کند اما پخش زنده دوشیدن شیر الاغ در یک برنامه زنده تلویزیونی، نشان می‌دهد که صدا و سیما

مورد عجیب شیر الاغ و پخش زنده



گزارش

وقتی چراغ‌ها آدم می‌کشند

انتشار ویدئوی تصادف‌های رانندگی در فضای مجازی، بحث بر سر پیامدهای استفاده از چراغ زنون را داغ کرد

گزارش

رابعه تیموری | روزنامه‌نگار | نور خیره‌کننده چراغ زنون در بعضی خودروها، به یکی از مزاحمت‌های رانندگی در خیابان‌های شهر و جاده‌ها تبدیل شده است. این نور گاهی آن قدر شدید است که راننده مقابل را برای لحظه از دیدن مسیر محروم می‌کند و در بسیاری از مواقع به تصادفات مرگبار ختم می‌شود؛ در ست مانند ویدئویی که

هیجان سرعت وولع دیده شدن

توضیحات مریم محمدی، روانشناس، نشان می‌دهد این تبلیغات تجاری در جذب قشر خاصی از رانندگان تأثیرگذاری بیشتری دارد. محمدی استفاده از تجهیزاتی مانند چراغ زنون در خودرو را نشانه عطش دیده‌شدن و جلب توجه در بعضی از رانندگان عنوان می‌کند و می‌گوید: «برای بسیاری از جوانان، خودرو فراتر از یک وسیله نقلیه، هویت و ویژگی برای ابراز وجود است. رواج فرهنگ رفا قنادن ظاهری و اسپرت کردن خودرو در سال‌های اخیر هم از همین دیدگاه ناشی می‌شود.» این روانشناس نیاز به «دیده شدن» را از عوامل روانی علاقه به نصب تجهیزاتی مانند چراغ زنون می‌داند و می‌گوید: «جذابیت‌های بصری خودرو عاملی برای جلب توجه و ابراز قدرت یا تمایز رانندگان جوان به شمار می‌رود و بسیاری از آنها از این ابراز برای جلب توجه در جاده و خیابان بهره می‌گیرند.»

تبلیغات فریبنده

تعریف و تمجید با آب و تاب فروشندگان لوازم اسپرت از مزایای چراغ زنون، تله فریبنده‌ای برای بهاد انداختن ماشین‌بازان است. در یکی از این بازار گرمی‌ها و تبلیغاتی که در سایت و صفحه مجازی یکی از فروشندگان این صنف به چشم می‌خورد، نصب چراغ زنون به‌عنوان عامل جذابیت و لوکس شدن خودرو معرفی شده است: «اگر به‌دنبال جذابیت بصری و مدرن‌سازی خودروی معمولی خود هستید، استفاده از چراغ‌هایی با نورهای سفید خیلی روشن یا طیف‌های یخی و آبی‌رنگ، حس اسپرت و لوکس بودن به خودروهای شما می‌بخشد.» بعد هم با اضافه کردن دلایل فنی، حجت را بر مشتریان تمام می‌کنند: «نور استاندارد خودروهای داخلی ضعیف است و برای دیدن بهتر چاله‌های بزرگ و موانع در خیابان‌های کم‌نور شهری، ناچار به تقویت سیستم روشنایی خودرو هستید و نصب چراغ زنون این مشکل شما را رفع می‌کند.»

آرامشی که به فاجعه ختم شد

چند وقت پیش یک ویدئو از تصادف جاده‌ای سر و صدای زیادی در شبکه‌های اجتماعی به پا کرد. نقطه آغاز این ویدئو که به لطف وجود دوربین ثبت وقایع روی خودروی راننده آسیب‌دیده، ضبط شده بود، جاده‌ای تاریک و آرام را نشان می‌دهد. پیش‌ازاین که این آرامش در ذهن مخاطب ته‌نشین شود، با ظاهر شدن نور خیره‌کننده چراغ زنون خودرویی که در خط مخالف حرکت می‌کند، صدای گوش‌خراش برخورد ۲خودرو در لایه‌لای صدای موسیقی می‌پیچد و قطع شدن ناگهانی ویدئو از وقوع تصادف و فاجعه‌ای در جاده خبر می‌دهد. تجربیات تلخ کاربران شبکه‌های اجتماعی پرشماربودن چراغ‌های زنون را به خوبی نشان می‌دهد. یکی از این کاربران خودروهای مجهز به چراغ زنون را «خودروهای قاتل» نامیده و تصادف رانندگی را که باعث مرگ یکی از عزیزانش شده تعریف کرده است: «راننده‌ای که روی ماشینش همین چراغ‌های زنون را نصب کرده بود با ماشین برادرم تصادف کرد و داغ او را بر دل ما گذاشت.»

مکت

قانون در کمین متخلفان

ثبت بیش از ۱۲ هزار تخلف چراغ‌های زنون در پایتخت از ابتدای سال ۱۴۰۵ فراوانی این تخلف رانندگی را به خوبی گواهی می‌دهد.

سرهنگ علی اصغر شریفی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ، با ذکر این امار و ارقام به حجم بالای استفاده از چراغ زنون در خودروهای متخلف اشاره می‌کند و می‌گوید: «بیش از ۵۰درصد تصادفات منجر به فوت، شب‌هنگام رخ می‌دهد و نور و چراغ‌های خیره‌کننده یکی از دلایل اصلی بروز این حوادث است.»

غیراستاندارد بودن چراغ زنون سبب شده نصب آن تخلف محسوب شود. سرهنگ شریفی می‌گوید: «همه تجهیزاتی که خارج از استاندارد روی وسیله نقلیه نصب شود، تخلف محسوب می‌شود و در قانون برای آن جریمه در نظر گرفته‌اند. استفاده از نور خیره‌کننده باعث می‌شود عکس‌العمل رانندگان خودروهای دیگر و عابران پیاده در مواقع خطر به‌شدت کاهش پیدا کند و ایمنی تردد آنها به خطر بیفتد.»

به گفته سرهنگ شریفی، نقص فنی مؤثر یا نقص سامانه روشنایی در شب، علاوه بر جریمه ۳۰۰ هزار تومانی، نمره منفی نیز به همراه دارد و باعث ابطال معاينه فنی خودرو می‌شود. بااین حال، سود سرشار بازار لوازم جانبی و سهولت دسترسی به این تجهیزات در فروشگاه‌های آنلاین و سنتی باعث شده این جرمه‌ها بازدارندگی کافی نداشته باشند.



جذابیت پرخطر

دلایل فنی‌ای که علیرضا حسونوند برای پرخطر بودن استفاده از چراغ زنون می‌شمارد، حکم هشدار را دارند که در سایه آنها جذابیت‌های ظاهری تجهیزاتی مانند چراغ‌های زنون و هدلایت‌های غیرمعارف رنگ می‌یازد. این مری باسابقه آموزش رانندگی، کوری موقت رانندگانی را که در مسیر رویه‌رو قرار دارند، از پیامدهای استفاده از چراغ‌های زنون عنوان می‌کند و توضیح می‌دهد: «شدت نور بالا و عدم تنظیم زاویه تابش که در نصب‌های غیراستاندارد رایج است، موجب خیرگی شدید و ازدست‌رفتن موقت دید رانندگان لاین مخالف می‌شود. این پدیده به‌ویژه در جاده‌های دوطرفه عامل مستقیم بسیاری از تصادفات مرگبار است.» او خستگی چشم و افزایش خطاهای انسانی را از دیگر عوامل حادثه‌ساز بودن چراغ‌های زنون برمی‌شمرد و می‌گوید: «تابش خیره‌کننده از طریق آینه‌های وسط و بغل، سیستم بینایی رانندگان مقابل را مختل می‌کند و زمان واکنش آنها را در مواقع اضطراری افزایش می‌دهد.» استانداردهای نبودن کاسه چراغ‌های زنون سومین دلیل فنی است که حسونوند برای پرخطر بودن نصب این چراغ‌ها ذکر می‌کند: «بسیاری از خودروهای داخلی برای لامپ‌های هالوژنی طراحی شده‌اند. نصب لامپ‌های زنون پر حرارت یا هدلایت‌های پر قدرت بدون اصلاح کاسه چراغ و سیستم سیم‌کشی، نه تنها پر نور را پخش و مخرب می‌کند، بلکه خطر ذوب شدن سیم‌کشی و آتش‌سوزی خودرو و رانیز به‌دنبال دارد.»