

ایران زندگی

گزارش «ایران» از ضرورت استفاده از دوچرخه در پاندمی کووید ۱۹

مهار کرونا زیر چرخ‌های دوچرخه‌سواران

حمیده امینی‌فرد خبرنگار

با شروع کرونا، بسیاری از کشورها، حمل و نقل عمومی را به علت شیوع ویروس محدود کردند و طرح‌های محدودیت‌زای ترافیکی با شدت بیشتری به اجرا درآمد، اما در تهران برعکس این اتفاق افتاد. طرح ترافیک برای تشویق مردم به استفاده از خودروی شخصی به جای عمومی برداشته شد و حتی زمانی که برگشت هم با کاهش ساعت کاری، فرصت بیشتری به شخصی‌سوارها داد تا در خیابان‌ها جولان دهند. در نتیجه جای پارک به شدت کمیاب شد و چرخ‌زدن‌های پی‌درپی در خیابان‌ها و معابر فرعی، منجر به ترافیک ناخواسته و البته افزایش آلودگی هوا شد. اصرار شهرداری تهران به اجرای طرح ترافیک همچون سابق و البته وزیر بهداشت برخلاف او در همان ابتدا، دو دیدگاه متضاد را روبه‌روی هم قرار داد تا بالاخره پس از کش‌وقوس‌ها این «کاهش ساعت ورود به طرح» باشد که به عنوان راه‌حل میانی مطرح می‌شود. اگرچه بحث درآمدزایی شهرداری از اجرای طرح‌های ترافیکی هم بهانه‌ای شده بود تا روی دیگر ماجرا دیده نشود! با این همه زمستان دوباره نگرانی‌ها را از افزایش آلودگی هوا در شرایط وارونگی بالا برده است. کارشناسان می‌گویند اگر باران و برف از کلاشنهرها گرفته شود، چگونه می‌توان از سد آلودگی هوا که اتفاقا کرونا را هم تشدید می‌کند، گذشت؟ مثل دیروز که کاهش تندی باد و آغاز تردد خودروها، غلظت ذرات معلق در تهران را بالا برد و اتفاقا بعد از پایان محدودیت‌ها، طی یک هفته اخیر ترافیک در معابر اصلی و بزرگراهی بشدت افزایش یافته است.

■ **افزایش ۲ برابری دوچرخه‌سواران درسال جاری**
عقوب آراذه‌دل، مدیر واحد توسعه سیستم‌های حمل و نقل پاک سازمان حمل و نقل و ترافیک از یک راه‌حل مؤثر در شرایط پاندمی نام می‌برد، «دوچرخه»! مدی که اتفاقاً در کشورهای دیگر این روزها بشدت مورد توجه قرار گرفته چرا که به گفته او، حمل و نقل عمومی محدود شده و تأکید بر فاصله

اجتماعی خیلی‌ها را تشویق کرده تا به سمت دوچرخه‌سواری بروند. برای همین آمارها در بسیاری از کشورها افزایش یافته است اما این کانادا، امریکای شمالی و تاحدودی اروپا بودند که از دیگر کشورها جلو زدند تا آمار استفاده از دوچرخه در انحصار آنها باشد. آراذه‌دل می‌گوید: «آمار ثبت سفارش خرید دوچرخه کشورهای اروپایی و آمریکایی از چین در شرایط پاندمی ۲۲ برابر افزایش یافت، تاجایی که شرکت‌های چینی به‌خاطر افزایش درخواست‌ها دیگر جوابگوی شرکت‌های ایرانی در تقاضای محدود نبودند.» (این آمار خرداد ماه امسال ثبت شده است).

جالب اینکه در ایران، بسیاری از شهرداری‌ها به سمت جمع‌آوری دوچرخه‌ها به علت شیوع آلودگی رفتند و مردم از ترس ابتلا به کرونا به دوچروهای شخصی روی آوردند! البته به گفته آراذه‌دل، این اتفاق در تهران نیفتاد و اتفاقاً شهرداری تهران با اعطای ۶ هزار کارت اشتراک رایگان در موح اول، قصد داشت که شهروندان را به این سمت سوق دهد، اما به علت تبلیغات محدود فقط یک هزار کارت فعال شد. با این توضیحات شاید فکر کنید که آمار دوچرخه سواری در تهران کاهش یافته است، اما برخلاف تصور، تعداد دوچرخه‌سواران امسال، نسبت به سال گذشته دوبرابر افزایش یافته و از ۲ دهم درصد به ۸ دهم درصد رسیده است. هم‌اکنون تعداد کاربران دوچرخه اشتراکی بیش از ۴۰ هزار نفر اعلام می‌شود، اما آیا این عدد راضی‌کننده است؟! باتوجه به سند توسعه دوچرخه‌سواری در تهران که سهم دوچرخه‌سواری را برای سال ۱۴۰۰، یک و نیم درصد پیش‌بینی کرده و امسال هم باید تا پایان سال به ۹ دهم درصد برسد، جواب قطعاً مثبت است! شاید بپرسید یا به رکاب شدن پیروز حناچی، شهردار تهران در سه‌شنبه‌های بدون خودرو تا چه اندازه در پررنگ شدن سهم دوچرخه‌سواری در پایتخت تأثیر داشته است؟؛ «ایشان هنوز هم در روزهای سه‌شنبه با دوچرخه به محل کار خود می‌روند. به عدد نمی‌توانم اشاره کنم، اما قطعاً در تغییر



رویکرد، اختصاص اعتبار و توسعه فرهنگ دوچرخه سواری بویژه درمیان سایر مسئولان تأثیر زیادی داشته است.» «شیب» و «ترافیک» تهران همواره دو معضلی بودند که خیلی‌ها را از دوچرخه‌سواری در پایتخت پشیمان می‌کرد. خیلی‌هایی که البته تصویری از دوچرخه‌سواری نداشته و بیشتر براساس شنیده‌ها قضاوت می‌کردند. آراذه‌دل که هر روز یک مسیر ۳۰ کیلومتری از جنوب تهران تا خیابان طالقانی (رفت و برگشت) را رکاب می‌زند به شهروندان اطمینان می‌دهد که به این شنیده‌ها توجه نکنند، اگرچه قطعا به آموزش دوچرخه‌سواری در خیابان‌های اصلی، تجربه و مهارت کافی هم نیاز است.

البته این حرف به معنای استاندارد بودن خیابان‌های تهران برای دوچرخه‌سواری نیست. ضمن آنکه هیچ محدودیتی هم برای استفاده بانوان از دوچرخه در تهران وجود ندارد اما نمی‌توان ادعا کرد که رکاب زدن در مسیر دوچرخه‌سواری برای خانم‌ها با آقایان یکسان است. تجربه برخی بانوان از ایجاد مزاحمت، متلک‌پراکنی و بی‌احترامی‌های برخی از خودروسوارها نشان می‌دهد که این زمینه هنوز فرهنگسازی‌های لازم نشده است. با این همه باید پرسید سهم بانوان در



دوچرخه‌سواری‌های هر روز تهرانی‌ها چقدر است؟ آراذه‌دل می‌گوید: «حدود ۱۰ درصد!» آمار استفاده در کشورهای دیگر، اما ۵۰-۵۰۰ است که بیشتر سفرهای خرید و آموزشی است. در تهران هم عمده سفرها با دوچرخه از طریق شخصی‌هاست و نمی‌توان تنها به آمار محدود دوچرخه‌های اشتراکی بسنده کرد. بیشتر دوچرخه سواری‌ها در پایتخت با لباس‌های غیرورزشی و اتفاقاً در ساعات پیک صبح و عصر انجام گرفته و شغلی و آموزشی بوده است. یکی از محدودیت‌های اصلی دوچرخه‌سواری در تهران، اما نه شیب و نه حتی سربالایی‌های تندوتیز خیابان‌ها که موتورسواران هستند؛ رقبای جدی که اگر قانونمند شوند، قطعاً جایشان را به دوچرخه‌سواران می‌دهند.

با این همه نکته مهم اینجاست در توصیه‌ها و پروتکل‌های بهداشتی ستاد ملی مقابله با کرونا، تأکید بر دوچرخه‌سواری چه سهمی داشته است؟ این سهم قطعاً منفی است. آراذه‌دل می‌گوید: «شهرداری اقداماتی را انجام داد، اما نه‌تنها دیده نشد، که استفاده از خودرو هم پررنگ‌تر شد. اگرچه محدودیت تردد شبانه به کمک تهران آمد، اما در ستاد هم با وجود ازحام در حمل و نقل عمومی و البته ترافیک شدید اشاره‌ای به ترغیب مردم برای استفاده از دوچرخه در خیابان‌ها نشد.»

■ **۲۵۰۰ دوچرخه اشتراکی برای جمعیت چند میلیونی تهران!**

سید آرش حسینی میلانی، رئیس کمیته محیط زیست شورای شهر تهران البته معتقد است: «مد دوچرخه در شرایط حاضر به تنهایی نمی‌تواند بار ترافیکی تهران را به دوش بکشد.» چرایش هم روشن است: «زیرساخت‌های کافی برای تشویق مردم به دوچرخه‌سواری و استفاده از آن وجود ندارد. ۱۴۷ ایستگاه اشتراکی و بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه دوچرخه برای جمعیت چند میلیونی تهران کافی نیست.» اما آیا شهرداری و شورای شهر برای توسعه مسیرهای دوچرخه‌سواری اقدامی انجام نداده‌اند؟

«اتفاقا بودجه توسعه مسیرهای ایمن امسال از سوی شورا را به ۳۰۰ میلیارد تومان افزایش داده و تا پایان سال هم طول مسیرهای ایمن به ۵۰۰ کیلومتر افزایش می‌یابد اما حمایت از دوچرخه‌سواری نیاز به پارانه دولتی هم دارد. در شرایطی که دولت هنوز کمکی برای توسعه حمل و نقل عمومی نکرده است و فقط عدد و رقم ناچیزی در لایحه بودجه امسال و سال ۱۴۰۰ در این باره دیده‌شده، نمی‌توان انتظار داشت که این موضوع در اولویت قرار بگیرد.» به گفته این عضو هیأت رئیسه شورا، جابه‌جایی با دوچرخه در کلانشهرهای بزرگ دنیا هم سهم ناچیز حدوداً ۵ درصدی در حمل و نقل دارد و به همین علت انتظارمان از دوچرخه‌سواری در پایتخت هم باید منطقی باشد. در سطح شهر تهران هم اکنون ۲۲۱ کیلومتر مسیر ایمن دوچرخه سواری (بوستان‌ها و شیکه معابر) وجود دارد.

حالا کمپینی به نام «من دوچرخه‌سوارم» هم آمده تا به کمک فرهنگ توسعه دوچرخه‌سواری بیایند کمپینی که می‌خواهد از برنامه‌های آموزشی کمک گرفته وبستر فرهنگی لازم برای استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله حمل‌ونقل عمومی و البته ایمن را فراهم کند. دوچرخه‌سواران با استفاده از این اپلیکیشن می‌توانند به امکاناتی مانند مسیریابی و به اشتراک‌گذاری داده‌های خود با دیگران دسترسی پیدا کنند. پیش‌بینی‌ها البته نشان می‌دهد که آینده دوچرخه‌سواری در تهران روشن است.

بذری که مسافران شمال کاشتند امروز برداشت می‌شود

محدودیت‌ها رشد کرونا را در

گیلان، مازندران و گلستان مهار نکرد



امیرحسین جلالی ندوشن

روایت‌نشرک



۵

به هوش بمانیم؛ زمستان سرد و سیاه خواهد شد اگر...

روایت اول:مرد می‌گوید تا نیمه خرداد نه فقط از ماسک که از شیلد هم استفاده می‌کرده، می‌گوید: «مرتب دست خود را می‌شستم، یا بالکل ضدعفونی می‌کردم. پیش از ورود به خانه حتماً لباس‌های خود را در محلی جداگانه می‌گذاشتم و همه اینها رسم خانواده شده بود. نیمه خرداد که همه جا باز شده بود و کم‌کم گفته شد با آمدن فصل گرما، ویروس ضعیف می‌شود و از بین خواهد رفت من هم از همه کارهایی که گفتم دست شستم، میهمانی می‌رفتم و با دوستان نشست و برخاست داشتم، بدون آنکه از ماسک استفاده کنم یا اصول دیگر را رعایت نمایم. یک شب قرار داشتیم برویم خانه پدر بزرگ، که متیلا به دیابت است و چندوقت پیش جراحی قلب باز داشته سردرد و ضعف زیاد نگذاشت بروم. خانواده اصرار می‌کردند هر طوری هست بروم اما نمی‌شد و چه اقبال بلندی داشتم. دو روز بعد تست مثبت شد و من ۱۴ روز در خانه ماندم.» **روایت دوم:** به دیوار تکیه داده و تعریف می‌کند که مرد میاسان را سه ماه پیش برای بار آخر دیده، درست هفت روز قبل از آنکه در بیمارستان جان بدهد. مرد به او گفته بود قرار است فردا پسرش را ببرد مدرسه. می‌گوید به او گفتم نرو، اما گفتم مشکلی پیش نمی‌آید. تقریباً تمام دانش آموزان کلاس به کووید مبتلا شدند، از جمله پسر مرد مرحوم و او نیز هم که جان به جان آفرین تسلیم کرد. به باور من پس از موج اول کرونا در ایران چند موضوع باعث شد که ما با وضعیتی که از مراد و شهرویر به آن دچار شده ایم، تاکنون ادامه پیدا کند و متأسفانه احتمال دارد در زمستان بغرنج‌تر نیز بشود.

مهم‌ترین دلیل بحران در مدیریت افکار عمومی و ناتکار آمدی سیاست رسانه‌ای است که متأسفانه از همان موج اول وجود دارد و نه تنها بهبود نیافته که در ابتدای تابستان به بدترین وضعیت خود دچار شد و در قالب شروع موج دوم و سوم خود را نشان داد. عدم ارسال پیام واحد، سردرگمی افکار عمومی در مورد وضعیت بیماری یا وضعیت محدودیت‌ها و البته ارسال پیام‌هایی دال بر عادی شدن امور باعث شد جامعه که به اندازه کافی تحت فشار و منگنه بود آن را محملی برای آسودگی و رهایی از قید و بند محدودیت‌ها قرار دهد. نکته بعد به کمبود و کاهش سرمایه اجتماعی در ایران بازمی‌گردد. نمود آن را در عدم اعتماد بد رستی آمار دولتی کرونا از ابتدای همه‌گیری می‌شود، بدین‌ابراین انتظار نمی‌رود با این وضعیت بحرانی سرمایه اجتماعی در ایران، شیوه‌ها و روش‌هایی که صرفاً بر مسئولیت شهروندی متکی باشد بتواند کمک‌کننده باشد و در نتیجه دولت باید اقتدار و حضور بیش‌تری را به نمایش بگذارد. نکته آخر به وضعیت روان شناختی جامعه و سلامت روانی جامعه بر می‌گردد. جامعه آسیب دیده، خسته، کلافه و دچار درماندگی است. در چه مواردی عدم مراعات دستورالعمل‌های بهداشتی می‌تواند به عنوان نمودی از این خستگی و نوعی رفتار خود-آسیب‌رسان تلقی شود. وضعیت روانی جامعه نیازمند رسیدگی جدی است و برنامه اقدام ملی برای بهبود سلامت روانی جامعه باید در دستور کار سیاستگذاران ستاد ملی مقابله با کرونا قرار گیرد. با همه اینها ما تک‌تک شهروندان باید بدانیم اوضاع می‌تواند بسیار بسیار دردناک‌تر شود و در حالتی که معدل وضعیت مدیریت و سیاستگذاری، سرمایه اجتماعی و وضعیت بیماری در کشور چندان به مراد دل ما نیست باید دست‌کم هر کدام از ما به فکر خود و خانواده خویش باشیم، شاید از این طریق اوضاع عمومی هم کمی بهبود یابد.

کرونا جان ۲۲۳ نفر دیگر را در ایران گرفت

سخنگوی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی گفت: «بافت ۲۲۳ بیمار دیگر از مبتلایان قطعی، شمار جان باختگان قطعی این بیماری در کشور به ۵ هزار و ۹۱۷ نفر رسید. به گزارش وبدا، دکتر سیما سادات لاری با اعلام آخرین آمار مبتلایان و جان باختگان کرونا در ایران افزود: از ظهر روز ۱۷ آذر تا ظهر (۱۸ آذر، ۱۳۹۹) بر اساس معیارهای قطعی تشخیصی ۱۱ هزار و ۲۳ بیمار جدید مبتلا به کووید۱۹ در کشور شناسایی شد و هزار و ۷۱۰ نفر بستری شدند. با این حساب، مجموع بیماران کووید۱۹ در کشور به یک میلیون و ۶۲ هزار و ۳۹۷ نفر رسید. سخنگوی وزارت بهداشت گفت: خوشبختانه تاکنون ۷۵۴ هزار و ۲۴۴ نفر از بیماران، بهبود یافته یا از بیمارستان‌ها ترخیص شده‌اند. همچنین ۵۷۸۰ نفر از بیماران مبتلا به کووید۱۹ در وضعیت شدید این بیماری تحت مراقبت قرار دارند و تاکنون ۶ میلیون و ۲۷۷ هزار و ۷۱۸ آزمایش تشخیص کووید۱۹ در کشور انجام شده است. لاری افزود: در حال حاضر ۶۴ شهرستان با وضعیت قرمز، ۲۷۸ شهرستان نارنجی و ۱۰۶ شهرستان در وضعیت زرد قرار دارند.



تفاهم نامه همکاری شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو و بیمه ایران امضا شد

پلتفرم جدید ایران خودرو برای ارائه خدمات به مشتریان

شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو و بیمه ایران به منظور افزایش رضایت مشتریان تفاهم‌نامه همکاری در حوزه خدمات‌رسانی سیار به مشتریان و خسارت دیدگان حوادث رانندگی امضا کردند.

ایکوپرس- گروه صنعتی ایران خودرو و بیمه ایران، برای نخستین بار در سطح کشور، تفاهم‌نامه‌ای با رویکرد ارائه خدمات هم‌زمان بیمه‌ای و خودرویی، امضا کردند.
فرشاد مقیمی مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو در مراسم امضای این تفاهم نامه، با اشاره به اهمیت خدمات پس از فروش اظهار کرد: بخش قابل توجهی از رضایت مردم مربوط به حوزه خدمات پس از فروش است که در این رابطه تفاهم‌نامه‌ای را منعقد می‌کنیم تا به مشتریان مشترک ایران خودرو و بیمه ایران خدمات با کیفیت‌تر و بیشتری ارائه دهیم.

وی افزود: مالکان محصولات ایران خودرو در صورت بروز حادثه و تصادف می‌توانند به راحتی از خدمات بیمه ایران استفاده کنند و معتقدم هر چقدر این خدمات افزایش یابد و ارزش‌آفرینی آن بالا برود، رضایت‌مندی هم در صنعت بیمه و هم در صنعت خودرو رشد خواهد داشت.

مقیمی خاطر نشان کرد: در شش سرفصل مشخص با بیمه ایران برای ارائه خدمات، پس از بروز تصادفات و سوانح جاده‌ای به توافق رسیدیم که یکی از آنها حمل خودرو و سرشنین پس از وقوع سانحه است تا با استاندارد‌های مشخص این خدمات به متقاضیان ارائه شود.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با اشاره به افزایش تولید در گروه صنعتی ایران خودرو اظهار کرد: از سال گذشته روند رو به رشد تولید خودرو در دستور کار قرار گرفت.
در سال جهش تولید بنا بر فرمایشات رهبری توانستیم این شعار را در مجموعه ایران خودرو محقق سازیم به‌طوری‌که تا آذرماه سال جاری رشد ۵۹ درصدی تولید خودرو را نسبت به مدت مشابه در سال گذشته داشتیم.

مقیمی با اشاره به کاهش تعهدات معوق گفت: در سال گذشته تعهدات معوق ایران خودرو حدود دویست هزار دستگاه بود که با اقدام‌های صورت گرفته این میزان در حال حاضر به ۱۸ هزار دستگاه رسیده است و تلاش ما این است که این عدد را به صفر برسانیم.

وی با بیان اینکه در بخش تحویل خودرو راهکارهایی را در دستور کار قرار دادیم، گفت: با اجرای این‌ها مدت زمان تحویل به حداقل می‌رسد. از روز گذشته حمل جاده‌ای دو هزار خودرو را آغاز کردیم و با مذاکراتی که انجام شد توانستیم از ظرفیت ریلی هم برای جابه‌جایی خودروها استفاده کنیم و از روز گذشته تحویل ۴۰۰ دستگاه خودرو از طریق راه‌آهن انجام شد.

مهدی مونس‌ان، مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو (ایساکو) نیز در این تفاهم‌نامه

گفت: از این پس تمامی دارندگان اشتراک خودرویی بیمه ایران

می‌توانند، در صورت بروز حوادث و تصادف‌های رانندگی تمام خدمات

مورد نیاز خود از جمله حمل، ارائه خدمات سرویس در محل، تعمیرات

و... را بدون نیاز به مراجعه به بیمه‌گر

از مجموعه خدمات پس از فروش

ایران خودرو (شرکت امدادخودرو

ایران) دریافت کنند.

وی گفت: مبنای این تفاهم‌نامه،

پیاده‌سازی و بهره‌برداری از «پلتفرم

جامع خدمات مکان محور» است

که زیرساخت‌های مورد نیاز آن در

شرکت ایساکو و امدادخودرو ایران

ایجاد شده و نتیجه نهایی آن ارائه خدمت‌رسانی سیار به مشتریان و زیان‌دیدگان حوادث رانندگی تحت پوشش بیمه ایران در سراسر کشور، خواهد بود.

مدیرعامل ایساکو افزود: هدف اصلی از اجرای این طرح، تسهیل ارائه خدمات نوین و بهینه در زمینه مخاطرات ناشی از حوادث رانندگی و افزایش رضایت مشتریان است؛ چرا که افزایش رضایت مشتریان، مهم‌ترین هدف مجموعه‌های خدماتی پیشرو و موفق بوده و مجموعه خدمات پس از فروش ایران خودرو، با ارائه طرح‌های مبتکرانه در طی سال‌های متمادی کوشیده است، فرآیندهای خدمت‌رسانی را سرعت بخشیده و مطابق با فناوری روز امکانات متنوعی را به مشتریان خود ارائه کند.

رئیس کل بیمه مرکزی نیز در این مراسم، اظهار کرد: تفاهم شرکت‌های بزرگ و گسترش دامنه همکاری آنان، افزایش توان اقتصاد مقاومتی و همچنین حمایت از تولید را به دنبال خواهد داشت. غلامرضا سلیمانی، انتظارات جامعه در مقوله خودرو و خدمات جانبی و پس از فروش آن را بسیار بالا ارزیابی کرد و گفت: اگر فرآیند پرداخت خسارات در صنعت بیمه بتواند به‌صورت کامل و سریع صورت گیرد مزایای صنعت بیمه بر خانواده‌های مردم هم احساس خواهد شد.

وی امضای تفاهم‌نامه بین دو شرکت بیمه ایران و ایساکو را حرکتی ملی توصیف کرد و گفت: در راستای هم افزایی با صنعت و جلب رضایت عموم مردم، آمادگی خود را برای تعامل بیشتر با خودروسازان اعلام می‌کنیم. گفتنی است، در این مراسم که در ساختمان بیمه مرکزی برگزار شد، مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو، رئیس کل بیمه مرکزی، مدیرعامل شرکت ایساکو، مدیرعامل بیمه ایران و مدیرعامل شرکت امدادخودرو ایران حضور داشتند.