

گزارش

غزل رضایی ثانی

خبرنگار

نوروز امسال ۳۶ میلیون و ۵۰۰ هزار ایرانی به مناطق مختلف کشور سفر کردند. نکته مهم تعداد مسافران نوروز نیست، موضوعی که در این آمار پررنگ می‌شود، علاقه مردم به سفر کردن آن هم در روزهایی است که هزینه یک مسافرت معمولی چند برابر بیشتر از بقیه ایام سال می‌شود. مثلاً هزینه یک شب اقامت در هتل سه ستاره و ویلای متوسط در شمال ایران یا چاربر جنوبی به طور متوسط از سه میلیون تا ۱۰میلیون تومان بود. هزینه خورد و خوراک هم که داستان متفاوتی دارد و یک خانواده چهار نفره برای یک وعده باید به طور متوسط بین یک تا دو میلیون تومان هزینه می‌کردند. هزینه تنقلات و مراکز تفریحی و بلیت رفت و برگشت، بنزین و استهلاک ماشین هم یک طرف دیگر اعداد ارقامی بود که خرج سنجی روی دست سرپرست خانوار می‌گذاشت. اما با همه این توضیحات و هزینه سنگین سفرهای معمولی، باز هم مردم سفر رفتند، حتی با یک چادر مسافرتی ساده و یک خودروی معمولی. یعنی این ۳۶ میلیون نفر خرج سنگین و سفر سخت را به جان خریدند و راهی جاده‌ها شدند که همین موضوع اهمیت زیادی دارد. چطور مردم در هر شرایط مالی علاقه خود را به سفر از دست نمی‌دهند و با کمترین امکانات، خانوادگی سفر می‌کنند؟ برای پیدا کردن جواب این سؤال با تقی آزاد ارمکی جامعه‌شناس و استادتمام دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران گفت‌وگو کردیم. این استاد دانشگاه قبل از هر چیز درباره مسأله پیدایش سفر و تأثیر آن بر قشر کم بضاعت جامعه توضیح می‌دهد: «سفر با خودرو و خروج از شهر به سمت مقاصد دور یا نزدیک، بیشتر توسط قشر متوسط و متوسط به پایین انجام می‌شود که هزینه کمی برای آنها دارد. اما باید توجه داشت که این تجربه‌ای نوپدید و مربوط به زندگی مدرن است. به عبارت دیگر، این مسأله را باید بیشتر از این جهت ارزیابی کرد که اساساً زندگی مدرن یک زندگی ناآرام در حال حرکت است و یک زندگی ثابت و بی حرکت نیست. انسان‌ها با سفر، زندگی مدرن را تجربه می‌کنند، سفر یا زندگی که در آن لحظه‌ها اهمیت دارند، تغییرات فرارگیر و گوناگونی‌ها زیاد است و البته بسیار پرخطر و پرریسک هم هست.» او با اشاره به شکل‌گیری سفر در زندگی مردم می‌گوید: «یک فرضیه این است که ورود قطار یا خودرو با افزایش تعداد خودروها در جامعه باعث شد که ایرانی‌ها به مسافرت بروند. اما شواهد تاریخی و تجربه‌های مربوط به

عکس: آناهیتا



گفت‌وگو با تقی آزادارمکی، جامعه‌شناس درباره تأثیر مسافرت بر کیفیت زندگی

هستیم، چون سفر می‌رویم

گذشته این سرزمین نشان می‌دهد که این‌گونه نیست.» تقی آزاد ارمکی در تشریح شواهد تاریخی و تجربه‌های گذشته در تأیید اهل سفر بودن ایرانیان، اضافه می‌کند: «مردم ایران از گذشته‌های دور اهل سفر بوده‌اند، بله، درست است که در گذشته سفر محدود بود، اما در دوره جدید با آمدن وسایل حمل‌ونقل مدرن، هم بر میزان این سفرها افزوده شد و هم اینکه ایرانیان حالا با این وسایل می‌توانند به راه‌های دور دسترسی داشته باشند. به همین دلیل مراحل سفر مردم از گذشته تا به امروز متفاوت شده است. در قدیم سفرهای عموم مردم فقط محدود به محله‌های خودشان بود، یعنی جابه‌جایی ایرانیان فقط در همین محدوده انجام می‌شد که آنچه به عنوان صفت ایرانیان در دید و بازدیدهای دوستان و آشنایان در فاصله‌های دور و نزدیک دیده می‌شود نیز ناشی از همین موضوع است. اما بعد از آمدن خودرو و قطار، وسعت و تعداد این جابه‌جایی‌ها بیشتر شد.» آزاد ارمکی همچنین از تأثیر کمرنگ شدن نظام‌های سنتی در افزایش سفرهای مردم در دوره‌های جدید خبر می‌دهد و می‌گوید: «در آن دوران، سفرها و جابه‌جایی‌ها بیشتر به شهرها و اماکن زیارتی

مانند مشهد، قم و کربلا مربوط بود که بسیار پرهزینه و طولانی مدت و درعین حال مخصوص اقشار خاصی از جامعه می‌شد. پس از ورود وسایل جدید حمل‌ونقلی، آن قشری که همیشه به مناطق و محیط‌های نزدیک خود سفر می‌کردند، امکان جابه‌جایی‌های گسترده‌تر را یافتند، اما برای این قشر هم همچنان اصلی‌ترین گزینه سفر اماکن زیارتی است.»

این استاد دانشگاه پس از اشاره به جابه‌جایی‌های جمعیتی ناشی از مهاجرت به شهرها در دهه‌های اخیر، توضیح می‌دهد: «پس از مهاجرت افراد به شهرهای بزرگ و دورشدن از موطن اصلی‌شان یعنی روستاها و شهرهای کوچک‌تر، امروز می‌بینیم که بخشی از سفرهایی که انجام می‌شود، به نوعی بازگشت به این مناطق است، یعنی بازگشت به موطن اصلی و دید و بازدید با خویشان و آشنایان. برای همین است که در سفرهای نوروزی شاهد سفرهای تعدادی از جابه‌جایی‌ها بیشتر شد.»

آزاد ارمکی همچنین از تأثیر کمرنگ شدن نظام‌های سنتی در افزایش سفرهای مردم در دوره‌های جدید خبر می‌دهد و می‌گوید: «در آن دوران، سفرها و جابه‌جایی‌ها بیشتر به شهرها و اماکن زیارتی

جامعه ایرانی رو به سوی حرکت‌های نامحدود
استاد جامعه‌شناسی دانشگاه تهران

به‌باور آزادارمکی، این جابه‌جایی‌های بزرگ جمعیتی در مسافرت‌های ایرانیان، یک پیامد مهم برای جامعه ایرانی دارد که آن هم تغییر روابط و اختلاط فرهنگ‌ها و روابط است. او در توضیح این تغییر روابط و اختلاط فرهنگ‌ها و این مسافرت‌ها و جابه‌جایی‌ها و پس از برخورد با محیط‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی مختلف، با حجم انبوهی از آرزوها و انتظارات متفاوت نسبت به آرزوها و انتظارات خود روبه‌رو می‌شوند. به عبارت دیگر مسأله این سفرها فقط این نیست که آدم‌ها بروند، ببینند و برگردند، بلکه وقتی بازگشتند، تحت تأثیر برخورد‌های فرهنگی آرزوها،

با تأکید دوباره بر اینکه بیشترین حجم مسافرت‌ها در سال‌های اخیر ابتدا با هدف رسیدن به اماکن زیارتی، دوم شهرها و مناطق دینی ایران و سوم شامل بازگشت به موطن یعنی دیدار با خانواده و دوستان قدیم است، ادامه می‌دهد: «همه این مسافرت‌ها، نشان می‌دهد که امروزه جامعه ایران از یک فرآیند یا تجربه حرکت محدود به یک حرکت نامحدود رسیده است، یعنی جابه‌جایی‌های ایرانیان در سال‌های اخیر بسیار گسترده شده است.»

به‌باور آزادارمکی، این جابه‌جایی‌های بزرگ جمعیتی در مسافرت‌های ایرانیان، یک پیامد مهم برای جامعه ایرانی دارد که آن هم تغییر روابط و اختلاط فرهنگ‌ها و روابط است. او در توضیح این تغییر روابط و اختلاط فرهنگ‌ها و این مسافرت‌ها و جابه‌جایی‌ها و پس از برخورد با محیط‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی مختلف، با حجم انبوهی از آرزوها و انتظارات متفاوت نسبت به آرزوها و انتظارات خود روبه‌رو می‌شوند. به عبارت دیگر مسأله این سفرها فقط این نیست که آدم‌ها بروند، ببینند و برگردند، بلکه وقتی بازگشتند، تحت تأثیر برخورد‌های فرهنگی آرزوها،



مردم ایران از گذشته‌های دور اهل سفر بوده‌اند، درست است که در گذشته نبودند

این استاد تمام دانشگاه معتقد است، با سفر کردن یک جا به جایی اجتماعی، تغییر فرهنگی و یک مصرف جدید به وجود می‌آید. به تعبیر دیگر مصرفی به وجود می‌آید که در گذشته نبودند. آزاد ارمکی توضیح می‌دهد: «مثلاً در نقاطی که هتل و مسافرخانه وجود ندارد مردم دیگر منتظر نمی‌مانند و با ماشین خود و یک چادر سفر می‌کنند، در کنار یک درخت و محله آباد چادر می‌زنند که همین موجب ویرانی آن منطقه آباد می‌شود. اینجاست که نگاه به خیلی چیزها مثل زیست و زندگی تغییر می‌کند و در ادامه آن مدخله در طبیعت هم به وجود می‌آید. نتایج این رفت و آمدها تصادف، مصرف زیاد بنزین، آلودگی و مصرف غذاهای فست‌فودی است. سفر عموماً با مصرف همراه است، اما ما اکنون با مصرفی جدید روبه‌رو هستیم که در گذشته نبوده است.»

این جامعه‌شناس در پاسخ به این پرسش که پیامدهای این نوع سفرهای نوروزی برای مردم چیست و چه پیامدهای اقتصادی و زیستی برای ایران در کلیت آن دارد، بیان می‌کند: «در مرحله اول این پیامدها می‌توان گفت که اختلال در نظام اجتماعی، فرهنگی و خانوادگی به وجود می‌آید. در مرحله دوم، آدم‌ها به فضای بیرونی و شناخت بهتر دیگران پی می‌برند و آن را به رسمیت می‌شناسند. اتفاقاً این مسافرت‌ها کمک می‌کند که مردم رودتر مدرن شوند و دغدغه‌های جهان بزرگ‌تر از محله و منطقه خود را پیدا کنند. این موارد بعداً قابل بحث و گفت‌وگو است و می‌توانند در نظام‌های سیاسی از آنها برای سازندگی کشور استفاده کنند.»

آزاد ارمکی می‌گوید: «سفرها باعث تغییرات در انسان‌ها هم می‌شود، یعنی پس از گسترش سفر، ما دیگر با آدم‌های ساده پیش از انجام سفر روبه‌رو نیستیم که با نیازهای حداقلی زندگی می‌کرد و چیزهای بیشتری نمی‌خواست، بلکه با آدمی روبه‌رو

می‌شویم که با این سفرها تنوع‌های زیادی را دیده است. به همین دلیل است که شاهد افزایش مصرف در جامعه هستیم که از نظر سیاسی نیز هدایت، مدیریت یا تأمین نیازهای این انسان‌های تازه هم ساده نیست.» او با اشاره به اینکه در گذشته تاریخی، سفرها سخت و پرهزینه و مربوط به قشر خاصی بود، اما امروز سفر آسان شده است، می‌گوید: «به رغم این سادگی و دم‌دستی و سهل شدن، اثرات اجتماعی و فرهنگی سفر نسبت به گذشته تاریخی بسیار بیشتر شده است. در قدیم سفر تغییری در مردم و زیست آنها ایجاد نمی‌کرد، اما امروز پیامدهای فرهنگی سفر قابل کنترل نیست و به همین دلیل است که شاهد تغییرات سریع هستیم، به گونه‌ای که می‌توان از آن با عنوان به‌هم ریختگی اجتماعی یاد کرد.» این جامعه‌شناس درباره میزان تصادفات جاده‌ای و تعداد فوتی‌هایی که هر سال در نوروز ثبت می‌شود نیز توضیح می‌دهد: «عجیب نیست که انسان‌ها با علم به اینکه می‌دانند سفرهای نوروزی برای مردم چیست و چه پیامدهای اقتصادی و زیستی برای ایران در کلیت آن دارد، بیان می‌کنند: «در مرحله اول این پیامدها می‌توان گفت که اختلال در نظام اجتماعی، فرهنگی و خانوادگی به وجود می‌آید. در مرحله دوم، آدم‌ها به فضای بیرونی و شناخت بهتر دیگران پی می‌برند و آن را به رسمیت می‌شناسند. اتفاقاً این مسافرت‌ها کمک می‌کند که مردم رودتر مدرن شوند و دغدغه‌های جهان بزرگ‌تر از محله و منطقه خود را پیدا کنند. این موارد بعداً قابل بحث و گفت‌وگو است و می‌توانند در نظام‌های سیاسی از آنها برای سازندگی کشور استفاده کنند.»



نگاه «ایران» به آمار تصادفات

جاده‌ای و ضرورت ادامه پویش «نه به تصادف»

لطفاً ادامه ندهید!

گزارش خبری

گروه اجتماعی

خودروها و فرهنگ رانندگی به کاهش آمار تصادفات جاده‌ای و نزدیک شدن به هدف اصلی این پویش کمک زیادی می‌کند. به هر حال این پویش باید فراتر از یک کمپین فصلی، به یک فرهنگ ملی تبدیل شود تا از تلفات جاده‌ای در سال‌های آینده کاسته شود. سالانه ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تصادف در کشور رخ می‌دهد، از این تعداد، ۸۲ درصد تصادفات خسارتی، ۱۷ درصد تصادفات جرحی و یک درصد تصادفات فوتی هستند. یعنی روزانه بیش از ۶۵۰۰ فقره تصادف در کشور رخ می‌دهد که منجر به جان‌باختن روزانه ۵۰ نفر و زخمی شدن بیش از ۱۳۰ نفر می‌شود. بر اساس گزارش سازمان

پویش ملی «نه به تصادف» در تعطیلات نوروزی با هدف کاهش تصادفات جاده‌ای راه‌اندازی شد، اما ادامه آن به عنوان یک حرکت فرهنگی و آموزشی بنا به گفته‌های دکتر ظفرقندی، رئیس ستاد ملی پویش، در قالب برنامه‌های میان‌مدت و بلندمدت ضروری به نظر می‌رسد. کارشناسان معتقدند، تغییرات ساختاری در جاده‌ها،

بهداشت جهانی، تصادفات رانندگی هشتمین عامل مرگ‌ومیر در جهان محسوب می‌شود. اما براساس اعلام وزارت بهداشت، متأسفانه در کشور ما، تصادفات رانندگی از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۹ سومین عامل مرگ‌ومیر بوده است. بیش از ۶۲ درصد از کسانی که در تصادفات جان خود را از دست می‌دهند، افراد در سن مولد و کار کشور هستند که از این نظر برای جامعه بسیار خسارت بار است. به گفته رئیس مرکز تحلیل داده‌های پلیس راهور فراجا خسارت‌های ناشی از فقط تصادفات فوتی در هشت سال اخیر، سالانه

بهداشت جهانی، تصادفات رانندگی هشتمین عامل مرگ‌ومیر در جهان محسوب می‌شود. اما براساس اعلام وزارت بهداشت، متأسفانه در کشور ما، تصادفات رانندگی از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۹ سومین عامل مرگ‌ومیر بوده است. بیش از ۶۲ درصد از کسانی که در تصادفات جان خود را از دست می‌دهند، افراد در سن مولد و کار کشور هستند که از این نظر برای جامعه بسیار خسارت بار است. به گفته رئیس مرکز تحلیل داده‌های پلیس راهور فراجا خسارت‌های ناشی از فقط تصادفات فوتی در هشت سال اخیر، سالانه

مطرح شده از سوی مقامات انتظامی انداخته‌ایم که نشان می‌دهد پویش نه به تصادف همچنان باید ادامه داشته باشد. **براساس گفته‌های سرهنگ وحید رضا بای، رئیس مرکز تحلیل داده‌های پلیس راهور فراجا، تصادف سومین عامل مرگ و میر در کشور ماست و روزانه ۵۰ نفر در تصادفات سراسر کشور جان خود را از دست می‌دهند.** **جمعیت کشور بیش از ۸۶ میلیون نفر است که بیش از ۴۲ میلیون نفر از این جمعیت دارای گواهینامه هستند، به این معنی که نزدیک به یک‌دوم از جمعیت کشور راننده و دارای گواهینامه هستند. همچنین تعداد**

وسایل نقلیه کشور، از جمله خودرو و موتورسیکلت، به بیش از ۴۱ و نیم میلیون دستگاه می‌رسد و ایران از نظر تعداد وسایل نقلیه موتوری در رتبه دوازدهم جهان قرار دارد. **جمهوری اسلامی ایران به دلیل وسعت جغرافیایی و حجم بالای تردد‌ها شرایط ویژه‌ای در زمینه ترافیک دارد. طول راه‌های برون‌شهری کشور بیش از ۳۲۷ هزار کیلومتر و طول معابر شهری بیش از ۴۵۷ هزار کیلومتر است. از لحاظ پهناوری، ایران هفدهمین کشور پهناور جهان بوده و در رتبه بیست و یکم دنیا از نظر طول راه‌ها قرار دارد.** **خسارت‌های مالی ناشی از تصادفات در سال‌های اخیر نیز**

عکس: آناهیتا



رئیس مرکز

تحلیل

داده‌های

پلیس راهور

فراجا:

تصادف

سومین عامل

مرگ و میر در

کشور ماست

و روزانه ۵۰ نفر

در تصادفات

سراسر کشور

جان خود

را از دست

می‌دهند

قابل توجه است. طبق محاسبات انجام‌شده، تصادفات رانندگی بیش از ۱۷ درصد به بودجه سالیانه کشور خسارت وارد می‌کند. بانک جهانی نیز اعلام کرده است که خسارت‌های تصادفات در ایران معادل ۷ تا ۶ درصد تولید ناخالص ملی است. تصادفات فوتی، سالیانه حدود ۹۲ هزار میلیارد تومان خسارت به بار می‌آورند. **طبق اعلام رئیس مرکز تحلیل داده‌های پلیس راهور فراجا، تقریباً ۵۰ درصد از خانواده‌های ایرانی دارای خودروی شخصی هستند و بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل بار و مسافر در کشور به استفاده از وسایل نقلیه موتوری انجام می‌شود که این امر نشان‌دهنده وابستگی بالای کشور به حمل‌ونقل وسایل نقلیه موتوری زمینی برای جابه‌جایی کالا و مسافراست.** **به‌طور متوسط هر ساله ۲۰۰ هزار نفر از هموطنانمان را به‌خاطر تصادفات از دست می‌دهیم. همچنین هر سال بیش از ۳۰۰ هزار نفر مجروح می‌شوند که بخش زیادی از آنها بویژه دچار ضایعات نخاعی و معلولیت‌های شدید می‌شوند که تا پایان عمر با ناتوانی‌های جدی روبه‌رو خواهند بود.** **براساس سخنان سرهنگ بای با استناد به آمار جانباختگان تصادفات در سال ۲۰۱۹ و براساس آمار سازمان بهداشت جهانی، ایران در بین ۱۶۰ کشور ارزیابی شده با ۳۱/۱ نفر کشته تصادف به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، در رتبه ۱۱۲ قرار داشته است که رتبه‌ای نگران‌کننده است.** **طبق اعلام سرهنگ بای در خصوص نوع تصادفات، ۸۰ درصد تصادفات در داخل شهرها رخ می‌دهد و ۲۵ درصد**

جانباختگان مربوط به تصادفات شهری هستند. همچنین بیش از ۷۵ درصد جانباختگان در تصادفات برون شهری جان خود را از دست می‌دهند. **براساس تحقیقات علمی انجام‌شده، ۵۲ درصد تصادفات ناشی از خطای انسانی است، بیش از ۲۰ درصد به دلیل وضعیت نامناسب راه‌ها، ۱۲ درصد به علت نقص فنی وسیله نقلیه و مابقی به دلایل مشترک بین این عوامل است.** **در تجزیه و تحلیل‌های انجام‌شده با همکاری سازمان پزشکی قانونی، مشخص شد که ۵۲ درصد از جانباختگان تصادفات، در همان لحظات اولیه حادثه (در صحنه تصادف) جان خود را از دست می‌دهند. براساس آمار، ۵۲ درصد از جانباختگان تصادفات در صحنه، ۶ درصد در طول مسیر و ۴۲ درصد در مراکز درمانی فوت می‌کنند. بنابراین، اگر راه‌ها و وسیله نقلیه ایمن باشند، می‌توانیم جان سرشناسان و آسیب‌دیدگان را نجات دهیم.** **به گفته سرهنگ رابعه جوانبخت، رئیس دایره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ، ۷۸ درصد از جانباختگان مرد و ۲۸ درصد زن بوده‌اند و هیچ‌یک از بانوان جانباخته راننده نبوده‌اند. همچنین ۹۱ درصد از تصادفات فوتی در ساعات تاریکی هوا رخ داده و ۴۳ درصد از علل تصادفات به دلیل عدم توجه به جلو و عدم کنترل وسیله نقلیه بوده است.** **همچنین موتورسواران با سهم ۴۸ درصدی از جانباختگان نیازمند توجه ویژه به آموزش و تجهیزات ایمنی هستند.**