



صورت حقیقت پیدا کند.

هیچ دانشمند و پیشگو و آینده‌نگری حتی از ۲۵ سال قبل به این سو، نوید این همه

اگر انسان در صد سال قبل از نقش تخریبی امروزی اتومبیل آگاه بود، هرگز به فکر اختراع آن نمی‌افتاد.

پیشرفت علمی و تکنولوژیک را نداده است. سرعت در پیشرفت تکنولوژی، زیر و رو شدن نظریه‌ها، ایدئولوژی‌ها، تکنیک‌ها و تاکتیک‌ها، همه را حیران و شگفت‌زده کرده است.

برای خود و دیگر هم‌نوعانش فراهم نماید.

شگفتا که در چرخه‌ی حیات، هیچ عنصر زنده‌ای نمی‌تواند به دور از استانداردهای دقیق و علمی زیست محیطی خود به زندگی‌اش ادامه دهد و لحظه‌ای زنده بماند، به استثنای انسان! این موجود دوپای شگفت‌انگیز که با عقل و خرد و آگاهی، بسیاری از استانداردهای محیط زیست خود را زیرپای می‌گذارد و باز هم به زندگی خود، اگر چه ناقص و ناتوان، ادامه می‌دهد.

بسیاری از خردمندان گیتی در گفتارهای اجتماعی و فلسفی خود اشاره کرده‌اند که انسان دو چهره دارد. یکی چهره سازندگی و

در حیات وحش و دنیای شگفت‌انگیز حیوانات، قانونی حکومت می‌کند که اگر چه بدون نیست و کسی آن را تصویب نکرده تا به اجرا درآید و نیز مأمورانی ندارد که به زور جریمه آن را به اجرا درآورند، اما آن‌چنان مطلق و سخت است که رعایت نکردن آن مترادف است با مرگ و نابودی آن موجود. چنان‌چه قانون جامع باشد و برای همگان با عدالت اجرا شود، شمشیر دموکلس است و همه ناچارند آن را اجرا کنند، زیرا خوب می‌دانند که عدم اطاعت مطلق از آن، پی‌آمدهای وحشتناکی دارد و

دیکتاتوری رانندگان و دموکراسی قوانین

پیشرفت‌های علمی و صنعتی قرن بیستم و به خصوص گسترش بسیار سریع تکنولوژی در سه دهه‌ی گذشته، در حال حاضر موقعیتی را به وجود آورده است که هیچ کس به درستی نمی‌داند در ده سال آینده محدوده این حرکت برق‌آسا به کجا ختم می‌شود.

هستی بدون قانون، نیستی است.

در راستای آن انقلاب صنعتی خاص قرن هیجدهم و این انقلاب تکنولوژیک عام قرن بیستم و رو کردن انسان به ماشین و دور



شدن او از زندگی طبیعی و فاصله گرفتن وی از حوزه فعالیت‌های فیزیکی و بدنی، به قدری از تحرک، تلاش و کوشش بشر کاسته شد که این موجود به ظاهر عاقل و دانا به صورتی

آبادانی و دیگری چهره تخریب و انهدام. ده‌ها و صدها تمدن پربار و بسیار معتبر در طول تاریخ و فرهنگ چندین هزار ساله‌ی بشری ساخته شده و دوباره ویران گشته‌اند. اگر قبول کنیم که انسان‌ها عامل ساخت و ساز و گسترش و پیشرفت این تمدن‌ها و فرهنگ‌ها بوده‌اند، این را نیز باید بپذیریم که همین انسان‌های عاقل و دانا! تمدن‌های پربار و شکوفا را نابود کرده‌اند.

انسان‌های سرتاسر گیتی با اندکی بیش و کم در بخش‌هایی شناخته شده و یا ناشناخته از این کره خاکی، تمدن و فرهنگی را پایه‌ریزی کرده‌اند که در طول چندین هزار سال تلاش و کوشش بی‌وقفه، امروز به ما ارث رسیده است. اگر با ماشین زمان این چند صد قرن را با سرعت نور طی کنیم و فقط به انسان پنجاه سال قبل برسیم، در نقطه‌ای متوقف شده‌ایم که سرتاسر لحظات آن پر از شگفتی‌ها است.

امروز پس از پنجاه سال

در نقطه‌ی دیگری از زندگی بشر ایستاده‌ایم. اگر اندیشمندانی اندک در کتاب‌هایی انگشت شمار با

پیش فرض‌های علمی، پیش‌گویی‌هایی را در نوشته‌هایشان مطرح کرده‌اند، این پیش‌گویی‌ها و تصورات ذهنی آنان، حقیقت مطلق و یا نظریه‌ای قاطع نبوده است که امروز به درستی

جامعه را به هرج و مرج و نابه‌سامانی می‌کشاند.

اگر موجودات صاحب شعور بپذیرند که هستی بدون قانون، نیستی است؛ و هیچ فرهنگ و تمدنی به وجود نمی‌آید، مگر در پناه قانون و مقررات اجتماعی عادلانه و همگانی، بسیاری از

فرهنگ اتومبیل‌داری و اتومبیل‌رانی، فرهنگی است غربی که بسیاری از ما با این فرهنگ بیگانه‌ایم.

نابه‌سامانی‌های اجتماعی سریع‌تر به سامان می‌رسند. هیچ موجود خردورز و عاقلی نمی‌تواند ادعا کند که هستی در سایه‌ی بی‌قانونی و قانون ستیزی و نادیده گرفتن مقررات اجتماعی پا گرفته است. نظام هستی در قانون‌گرایی مطلق گره خورده است و کوچک‌ترین بی‌نظمی در قانون مطلق هستی، آن را از هم می‌گسلاند.

پروردگار آدمیان و عالمیان، چرخه‌ی

حیات را آن‌گونه طراحی کرده است که در زیر سایه‌ی قانونی بسیار سخت که آمیزه‌ای از قوانین دقیق و خشک ریاضی، فیزیک، نجوم، علم‌الاجتماع، سیاست و اقتصاد است، هستی‌ها پا گرفته، گیتی قوام یافته، کهکشان‌ها در جای خود مستقر گردیده و قوانین جاذبه و دافعه به مطلق‌ترین معنای خود به اجرا درآمده‌اند تا عناصر هستی و موجودات زنده و در آخرین مرحله، انسان بتواند از آن همه دست‌آوردهای پر راز و نیاز و اسرار شگفت‌انگیز خلقت بهره بگیرد و زمینه‌های سازگاری و به زیستی را



صفحه ۱۵

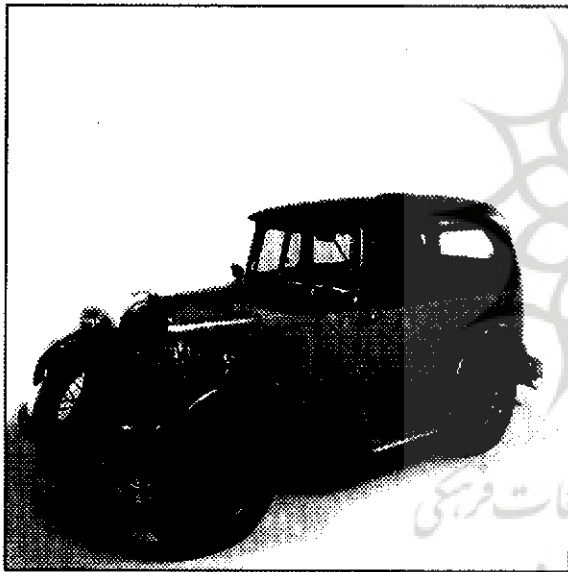
نقشی اساسی خواهد داشت، هرگز تا این حد اتومبیل را وارد ضروریات زندگی خود نمی‌کرد. **چند** هزار نفر مأمور راهنمایی و رانندگی، چند

میلیارد تومان بودجه، چند صد میلیون ساعت کار مفید اداری و اجرایی باید صرف مواظبت از ما بشود تا با لباس‌های شیک، اتومبیل‌های شیک‌تر و توقعاتی بسیار بالا از چراغ قرمز عبور نکنیم، به خط عابر پیاده تجاوز نکنیم، از

ژان ژاک روسو: «جوامع بدون قانون مدون، محکوم به فنا هستند.»

راهرویی که برای ما کشیده‌اند به چپ و راست نزنیم و موارد مشابه دیگر.

گروه کور ترافیک و پیچیدگی‌های تکنیکی آن، چنانچه بدون تدبیر رها شوند و راهکارهای خاص فرهنگی، آموزشی، علمی و



اجتماعی برای آن در نظر گرفته نشود، آثار وحشتناک آن از یک سو بر روح و جسم و فکر تک‌تک انسان‌ها اثر منفی گذاشته و کارآیی آن‌ها را کاهش می‌دهد و از سویی دیگر برنامه‌های پرهزینه‌ی دولت به منظور بهره‌گیری بهینه از ساعت کار مفید را زیر سؤال می‌برد.

و سرانجام چنانچه دیکتاتوری، خودخواهی و قانون ستیزی برخی از مالکان اتومبیل‌های شخصی و همگانی به هنگام رانندگی، جای خود را به قانون‌مندی، قانون‌سالاری و احترام به حقوق شهروندی بدهد، قسمت مهمی از مشکلات فراگیر ترافیکی شهرهای بزرگ حل خواهد شد.

انشاءالله!

فرهنگ استفاده از آن، دو فرهنگ جداگانه‌اند و مستقل از یک دیگر عمل می‌کنند، بسیاری از مشکلات فرا راه این تکنولوژی هم مفید و هم مصیبت‌بار حل می‌شود. بسیاری از ما در حالی که مالک اتومبیل‌های زیبا و گران **شگفتا: در چرخه‌ی حیات، هیچ عنصر زنده‌ای نمی‌تواند با بی‌قانونی و عدم رعایت قوانین سخت و جانکاه زیست محیطی به زندگی خود ادامه دهد، مگر انسان ...**

قیمت هستیم، هنوز فرهنگ استفاده از آن را نیاموخته‌ایم و تصور می‌کنیم با خریدن یک اتومبیل شیک، زیبا و گران قیمت، شهر و خیابان‌هایش را نیز خریده‌ایم.

به خیابان‌های شهرمان نگاه کنیم. به راستی چند نفر از رانندگان قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند؟ چند نفر از ما آموخته‌ایم که باید از داخل راهروهایی که با خطوط سفید مشخص شده‌اند عبور کنیم؟ چند نفر از ما توجه کرده‌ایم که انحراف

از این دالان‌های اختصاصی و پیچیدن به چپ و راست یعنی تجاوز به حریم اتومبیل‌های بغل دستی؟ چه تعداد از رانندگان شیک و مثلاً بالا دستی و یا رانندگان معمولی و مثلاً پایین دستی با روشن کردن چراغ راهنما قبل از گردش، روشن کردن چراغ چشمک‌زن (استاپر) در هنگام توقف اضطراری، رعایت سرعت مجاز، عدم توقف در زیر تابلوهای توقف ممنوع، رعایت حق تقدم دیگران، رعایت قوانین عمومی

راهنمایی و رانندگی و رعایت حقوق ترافیکی شهروندان، قوانین اجتماعی را محترم داشته‌اند و یا محترم می‌دارند؟

هیچ فرهنگ و تمدنی نشو و نما نمی‌کند، مگر در پناه قوانین و مقررات اجتماعی

اگر انسان صد سال قبل به درستی می‌دانست که ساخت و ساز بی‌رویه و بدون کنترل اتومبیل، روزی مشکلی به نام **ترافیک** و بر هم خوردن نظم جامعه ایجاد می‌کند و این بی‌بند و باری در عرصه‌ی تولید اتومبیل که فقط با هدف بهره‌وری و رساندن سود سرشار به شرکت‌های سازنده اتومبیل به اجرا درآمده است، در تخریب معیارهای زیست محیطی بشر

ناخوابسته به سمت و سوی آسان‌خواهی، بی‌تحریکی و راحت‌طلبی گرایش پیدا کرد و در فاصله‌ی زمانی بسیار کوتاه به جای این که ماشین را به خدمت بگیرد، خود در خدمت ماشین درآمد و گرفتاری‌های زیادی برای خود ایجاد نمود.

یکی از دست‌آوردهای آن انقلاب صنعتی خاص و این انقلاب تکنولوژیک عام که در جهت رفاه انسان طراحی و تولید گردید، اتومبیل بود. از سال‌های اولیه‌ی قرن بیستم که مصادف با سال‌های اولیه‌ی اختراع اتومبیل به شکل امروزی آن است، سالیان درازی می‌گذرد و

چند هزار مأمور، چند میلیارد تومان بودجه، چند صد میلیون ساعت کار مفید باید صرف ما بشود تا خوب رانندگی کنیم و به خودمان صدمه نزنیم!!!

اتومبیل در آن روزها و حتی پنجاه سال بعد از آن کارآیی امروزی را نداشت و صرفاً در اختیار حمل و نقل همگانی بود و به ندرت وارد زندگی خصوصی انسان شده بود و در دسرهای و مشکلات امروزی را نداشت.

به راستی چند نفر از ما قوانین راهنمایی و رانندگی را دقیقاً رعایت می‌کنیم.

امروزه در زندگی شهری و روستایی جهان، اتومبیل نقش انکارناپذیری دارد و کمتر کسی هست که به شکل مستقیم و یا غیرمستقیم اتومبیل را وارد زندگی خود نکرده باشد. به کلامی دیگر، اتومبیل در عصر ما به صورت عضوی از زندگی روزانه درآمده است که فرهنگ خاص خود را دارد و هر کس به صرف داشتن پول زیاد می‌تواند گران‌ترین و شیک‌ترین آن را بخرد، اما هرگز نمی‌تواند به اندازه مدتی که به صورت ناگهانی و اتفاقی پول‌دار شده است، به فرهنگ اتومبیل‌داری و اتومبیل‌سواری دست یابد.

فرهنگ اتومبیل‌داری و اتومبیل‌رانی فرهنگی غربی است و سرزمین ما و دهها سرزمین دیگر گیتی این فرهنگ را به عاریت گرفته‌اند. بسیاری از کشورها توانسته‌اند خود را با معایب و محاسن این فرهنگ وارداتی وفق داده و از محاسن آن بهترین استفاده‌ها را ببرند و بسیاری دیگر برعکس. متأسفانه کشور ما یکی از آن دهها سرزمینی است که اتومبیل را وارد زندگی خود کرده، اما از فرهنگ آن بی‌بهره مانده است.

اگر بپذیریم که فرهنگ مالکیت اتومبیل با