

وسيله نقلیه در شهر

سلامت هر شهر را نه وجود ساختمانهای خوش حجم، سر بلك کشیده و پوشیده از سنگهای گرانقیمت، بلکه ارتباط سالم و منطقی بین فعالیتهای مختلف آن تعیین میکند. وسایل نقلیه جهت برقراری این ارتباط و زندگی بخشیدن بشهر بکار گرفته میشوند. این وسایل را به دو نوع خصوصی (اتومبیل شخصی) و عمومی (اتوبوس، مترو، قطار و غیره) تقسیم میکنیم. در طرح ریزی شهری نقش و سهمی که به هر کدام از این دو نوع وسیله نقلیه داده میشود حائز اهمیت فراوانیست. میخواهیم این دو نوع وسیله را بایکدیگر مقایسه کنیم و اثراتشان را از دیدگاه اجتماعی و شهرسازی با یکدیگر بسنجیم.

چندیست ازدیاد بی رویه اتومبیل شخصی نویسندگان و اندیشمندان ما را به نگارش مطالبی در این باره وادار نموده است. آنها اکثراً به مسایل صرفاً سطحی معلول گسترش این وسیله از قبیل مشکل ترافیک یا گشتار بی رحمانه در جادهها تکیه کرده اند، ولی هیچ گاه فکر خود را به اثرات منفی گوناگون این پدیده معطوف نکرده و اصولاً توجهی به انگیزه های اساسی ازدیاد وسیله نقلیه شخصی و در عین حال کم علاقگی به بسط و گسترش وسایل نقلیه عمومی در کشورهای صنعتی تولیدکننده این گونه کالاها ندارند.

در ابتدا باید دید که آیا رشد و توسعه سریع پدیده اتومبیل در قرن بیستم روندی طبیعی داشته و واقعاً يك نیاز اجتماعیست یا اینکه مصنوعاً و از طریق انواع حیلها و تبلیغات بصورت يك «ضرورت» درآمده است؟

اگر این مسأله طبیعی است که ناچاریم آن را با همه خوبیهها و بدیهایش بپذیریم و اگر تحمیلی و تصنیی است ب فکر حمله به آن و نابودیش باشیم و یا به عبارت بهتر جلوی گسترش آن را سد کنیم، و اینکه از پیش خود را تسلیم این خوره اقتصاد، اجتماع و روان کنیم و تنها قانع و دل خوش باشیم که اینجا و آنجا مرهمی بر زخمهای حاصله از حملاتش بگذاریم دردی را درمان نکرده ایم. باید پرسید سبب چیست که سرمایه گذاران غربی چه در داخل و چه در خارج محدوده هایشان اینهمه علاقه به رشد و توسعه وسیله نقلیه شخصی دارند؟ و در مقابل حتی جزء کوچکی از توجه خود را مبذول توسعه وسایل نقلیه عمومی نمیکند؟ اینطور بنظر میرسد اولی دکان به مراتب پرسودتری را در داخل و خارج مرزها برایشان بوجود آورده و میاورد چه اگر بخواهند به دومی بپردازند دیگر مسئله بازی با احساسات مردم و ظاهر فریبی آنها از طریق تولید دمه نوع اتومبیل با انواع فرمها و رنگهای فریبنده تنها توسط يك کارخانه در سال و در نتیجه ایجاد بازار کاذب مطرح نخواهد بود. تولید - وسایل نقلیه عمومی تنها يك انگیزه خواهد داشت و آن ضرورت اجتماعی است و با این ضرورت دیگر هیچگونه بازی ممکن نیست و آن را نمی توان مصنوعاً و از طریق تبلیغ و سایر متدهای رایج بامید رسیدن به لقمه چربتر تشدید و یا تضعیف نمود.

اصولاً استفاده از وسیله نقلیه عمومی از جهات مختلف برای ملتهای به مراتب -- اقتصادی تر از کاربرد نوع شخصی آن است و معمولاً آنچه برای ملتهای اقتصادی باشد برای صاحبان سرمایه خصوصی غیر اقتصادی و زیان بخش است. برای اینان در درجه اول تنها يك مسئله مطرح است و آن تأمین حداکثر سود از طریق ایجاد حداکثر بازار مصرف است و بدیهی است برای ایجاد این بازار از هر تکنیکی استفاده میکنند و بهرحمله ای متوسل میشوند، برایشان هم هرگز مطرح نیست که اقدامشان بسود مصرف کنندگان و در نتیجه تقویت اقتصاد ملی باشد یا نه؟

برای اثبات این مدعا که وسیله نقلیه عمومی به مراتب اقتصادی تر از نوع شخصی آن است نیازی به محاسبات و برقراری جداول متعدد اقتصادی و آماری نیست، يك مثال ساده شاید بتواند بخوبی این امر را ثابت کند:

اگر فرض کنیم متوسط تعداد مسافرینی را که ۵۰ اتومبیل شخصی در يك ساعت نقل مکان میدهند ۱۰۰ باشد و قبول داشته باشیم که همین تعداد مسافر تنها يك واگن تراموا در همان زمان میتواند نقل مکان دهد و متوسط تعداد واگن يك ترموا را ۱۰ قرار دهیم، در چنین صورتی میتوانیم کار آئی ۵۰۰ اتومبیل را معادل يك تراموا بگذاریم.

در مورد اولی ۵۰۰ موتور جداگانه کار میکنند -- پانصد نیروی انسانی صرف حرکت و نگهداری آن میشود -- پانصد چهارچرخ آسفالت خیابان را میفرساید -- پانصد بار اصطکاک وجود دارد پانصد محل حرکت و توقف مورد نیاز است و بالاخره پانصد بار احتمال تصادفات و ایجاد خسارات مستقیم و غیر مستقیم مالی (زخمی و کشته و اتلاف وقت برای حل مرافعات) بوجود می آورد.

در مقابل اگر قدرت موتور تراموای فرضی را ۲۰۰ برابر يك اتومبیل قرار دهیم (۲۰۰ × ۵ نفر گنجایش هر اتومبیل) = (۱۰۰ نفر × ۱۰ واگن) و مبدأ قیمت ها را تنها قدرت موتور بدانیم متوجه می شویم که قیمت خرید اتومبیل حداقل ۲/۵ برابر گرانتر تمام می شود، از طرف دیگر متوسط ساعاتی که يك اتومبیل شخصی در شبانه روز مورد استفاده قرار می گیرد ۴ است و ۲۰ ساعت بقیه را ضمن اشغال محلی بلا استفاده می ماند در حالیکه متوسط ساعات کار يك دستگاه تراموا را می توان بر احوالی ۱۲ یعنی ۳ برابر اولی قرار داد. تا اینجا به ضریب ۷/۵ = ۲/۵ × ۳ رسیده ایم. در حالیکه هنوز اگر دیگر فاکتورهای اقتصادی نامبرده در بالا یعنی سوخت، صرف نیروی کار انسانی، ساخت و فرسودگی جاده، استهلاک محل برای توقف و بالاخره احتمال تصادفات تراموای فرضی را با يك اتومبیل مقایسه کنیم مسلماً از ۱۰۰ برابر تجاوز نخواهد کرد و در نتیجه ضریب ۷/۵ ذکر شده در بالا را شاید بتوان بسادگی به ۱۵ رساند یعنی کار برد اتومبیل شخصی به نسبت پانزده بار گرانتر از استفاده از نوع عمومی فرضی آن تمام می شود.

در چنین صورتی آیا بچگانه نیست تصور شود که حسابگران کشورهای تولید کننده اتومبیل که حسابگریشان بر همه ملتهای مصرف کننده مسلم شده است این محاسبه ساده و سر انگشتی را درك نمی نمایند؟ و آیا آنان که صاحب آنچنان تکنیک تکامل یافته و وسیعی هستند قادر به ساختن وسایط نقلیه عمومی بازم اقتصادتری، سریعتر، و راحتتر از تراموای فرضی

مانمی باشند؟ و اگر حتی قسمتی از توان فکری و اقتصادی خود را در جهت تکامل وسایط نقلیه عمومی می گذاشتند به راه حلهائی چند بار بهتر از راههای موجود (قطار - تراموا - مترو و غیره) نمی رسیدند؟

وسيله نقلیه شخصی درصد بزرگی از سطح شهرها را بصورت پارکینگ و جاده در اشلال و انحصار خود در می آورد. برای هراتومبیل در حالت معمولی دو توقفگاه مورد نیاز است، یکی در خانه و دیگری در محل کار صاحب آن. از طرف دیگر سطحی که اتوموبیل بشکل خیا بانهای آسفالت شده برای بحرکت درآمدن احتیاج دارد، خود رقم قابل توجهی است و با رقمی که وسيله نقلیه عمومی معادل آن اشغال می نماید غیر قابل قیاس است.

اسفالت نمودن زمین را از نظر زیستی می توان نوعی کشتن آن بحساب آورد. باقرار دادن لایه های متعدد سنگ و آسفالت و پرس نمودن آن، قدرت عملکرد طبیعی زمین از آن سلب می گردد. در تابستان حرارت را منعکس و دفع می نماید و برعکس در زمستان برودت را در خود جذب و حفظ می کند.

دست اندر کاران طراحی ساختمان و مهندسين مشاور بخوبی واقفند که مسئله پارکینگ اتوموبیل در ساختمانها تا چه حد غیر قابل تصویری امکانات طراحی را محدود می نماید و در حقیقت بر کیفیت معماری در جهت منفی اثر می گذارد. ضمن اینکه از نظر اقتصادی مستلزم خرج فراوانیست. دستگاههای قانونی مثل شهرداریها، برای صدور پروانه ساختمانی بجای کنترل کیفیت معماری ساختمانها، وقت و انرژی خود را بیش از هر چیز صرف آن می کنند، که آیا در نقشه های متقاضیان تعداد پارکینگ مورد نیاز و حرکت آزاد اتوموبیلها در نظر گرفته شده است یا نه؟

يك شهر ساز سرشناس اروپائی اتوموبیل را به جمبه لوکس شیشه ای تشبیه می کند که آدمی خود را با قرار دادن در داخل آن به نمایش گذارده و از نقطه ای به نقطه دیگر بحرکت در می آورد.

در این میان رابطه سر نشین یا سر نشینان اتوموبیل با محیط خارج و مردمی که در میان آنها در حرکت اند قطع می گردد و حداکثر برخوردی سطحی و بصری بین این دو بوجود می آید و این نقش جدا کنندگی را شاید بتوان بزرگترین عملکرد منفی اجتماعی اتوموبیل بشمار آورد. این نکته ایست که درباره آن باید بیشتر تعمق بعمل آید.

در يك سفر طولانی و یا انتقالات کوتاه شهری تمامی انرژی راننده در اتوموبیل صرف این می شود که بدون بوجود آوردن سانه ای بمقصد برسد و عملاً امکان هر گونه تماس با دنیای خارج و فکر، تعمق یا مطالعه در موردی، از او گرفته می شود. وی همه جا می خواهد مشاهده شود چه امکان مشاهده کردن - منظور تماشای سطحی فلان منظره یا مناظره نیست - از او گرفته شده و هدایت وسيله قتاله ای در اختیار او گذاشته شده که هر گونه بی توجهی و تفکر جدا از رانندگی بسادگی می تواند برایش ضایعه ای بیار آورد. او حداکثر خوشحال است اگر خود را بتواند سالم به مقصد برساند و اینکه زمانی که او برای این انتقال صرف کرده بطریقی نیز می تواند مورد استفاده قرارگیرد، دیگر برایش مطرح نیست، چه دلهره

وترس از مخاطرات بزرگترین همراه اوست و وجود این یکی ، دیگر موجودیتها را برایش نفی می کند .

اتومبیل تربیت خود گرایانه رایج در ما را تقویت می کند . همه جا تنها فکر رقابت در کار است ، جلو زدن از دیگران ، پیش دستی بر دیگران و درست همین جاست که احساس بیزاری نسبت به سایر رانندگان بوجود می آید . مسئله همگامی و همراهی و همکاری دیگر نمی تواند در بین باشد مهم از دیگران جلو افتادن است حالا دیگر اهمیت ندارد که تحت عنوان این «جلو افتادن» چه فهمیده شود؟ و این جلو افتادن از درجا زدن ها و عقب رفتن ها باشد و یا غیر از آن . اینجا تنها خود را نمایاندن ، گاز دادن ، بازتاب قدرت خود را در سرعت بیشتر یافتن مورد نظر است و این به بهائی که می خواهد باشد .

این مسابقه بیمایه طبیعتاً دیگر جائی برای همدردی ، همفکری و همگامی باقی نمی گذارد فکرها و گامها همه از هم جدا می شوند و اگر تضادی در آنها وجود نداشته باشد - یگانگی هم آنها نیست . این جدائی فکرها و گامها که خود معلول اندیوید و آلیسم بود اندیوید و آلیسمی که اتومبیل را از جمله پایه های مادی تقویتش بحساب آوردیم - آن را نیز شدت می بخشد و آدمی را به دوری از جمع و بخود و یا حداکثر خانواده خود گرائیدن دعوت می کند . در چنین حالتی انسان از اجتماع خود می برد و همه فعالیت های فکریش در این خلاصه می گردد که خود و خانواده را بالا ببرد ، غافل از اینکه «بالا رفتن» جدا از جمع یک حرکت کاذب و گذراست . بزبانی دیگر ، خود و خانواده گرائی ناچار دوری و جدائی از دیگران را بدنبال دارد . هر قدر بیشتر به خود نزدیک شویم بیشتر از دیگران دوری می گزینیم ، اما نقش اجتماعی اتومبیل ، بخصوص در جوامع ما ، تنها در جدا کنندگی خلاصه نمی گردد . این وسیله رفت و آمد آهنین و بی تفکر ، ما حیوانات متفکر را بجان هم می اندازد . نزاعها جری و بحثها و گلاویز شدن ها بهنگام بروز تصادفات هر روز در گوشه و کنار شهر بقدر کافی بچشم می خورد و همه جا صحبت دفاع از منافع شخصی است . حق نفر مقابل آنقدرها مطرح نیست . مهم رای خود را به کرسی نشانیدن است . حالا این به کرسی نشانیدن و از مهلکه «پیروز» بدر آمدن به جهت از دست ندادن مبلغی پول بهر قیمتی می تواند انجام پذیرد و از دروغ گفتن ، اهانت کردن و حتی گاهی اوقات گلاویز شدن هم باثباتی نیست . مجسم کنیم که اگر مداخله دیگران در کار نمی بود چنین رویدادی چگونه پایان می یافت .

ایجاد چشم و هم چشمیها در سطح وسیع اجتماعی در بین هر یک از طبقات و اقشار مردم در مقیاسهای متفاوت از جمله دیگر عملکرد های خانمان بر انداز این وسیله است . بارها با این واقعیت تلخ برخورد می کنیم که شخص یا خانواده ای حتی از حداقل شرایط استفاده از یک مسکن که در ردیف اولیه ترین نیازهای اجتماعی است برخوردار نیست . در حالیکه اتومبیلی را با همه تکنیک کامل و پیچیده اش صاحب است . او نباید از قافله عقب بماند باید موجودیت خود را ثابت کند و باید بگوید که او نیز «موفق» شده است . برای او چه وسیله ای مناسبتر از تصاحب یک اتومبیل زیبا و فریبنده ؟ این وسیله ، متحرک است و او در نتیجه همه جامی تواند خود را با آن بنمایش بگذرد و فریاد بر آورد : «مردم منم اینجا هستم عقب نمانده ام که هیچ از این و آن هم جلو زده ام ، چنین مقصودی را مثلاً با خانه مسکونیش حداکثر

می‌تواند بین اطرافیان ادا کند زیرا دیگر محل سکونت را بهر کوجه و بازار و دیاری نمیشود برد و بهمه نشان داد .

انجام این مقصود بهتر از همه از طریق همان خودرو رنگین و آهنین ممکن است . اینکه قیمت چنین وسیله‌ای چگونه پرداخت شده و خرج نگهداری آن از چه طریق و کدام منبع تأمین می‌گردد ، خود جنبه دیگریست از مسئله که آنقدرها کم اهمیت بنظر نمی‌رسد . ساده‌ترین شکل تهیه آن استفاده از قسط بندی قیمت آن است ، بعبارت روشنتر نیروی کار خود را پیش فروش کردن ، تأمین قیمت چنین وسیله‌ای درحالیکه نیازهای به مراتب اولیه‌تر و اساسی‌تر بدلائل اقتصادی و اجتماعی و غیره برآورد نشده درحالت معمولی اکثراً تحمیلی است به اقتصاد شخص یا خانواده و در نتیجه اقتصاد ملی ، کار بیش از اندازه برای رسیدن به پول بیشتر و در نتیجه از مسایل عمده اجتماعی و خانوادگی بدور ماندن ، تقلب ، دروغ و در حد نهائی دزدی و رشوه خواری بشیوه‌های مختلف از جمله اثراقیست که این تحمیل طبیعتاً بسا خود بهمراه دارد .

در روند این چشم و هم چشمیها از هر تکنیکی برای تظاهر و فخر فروشی هر چه بیشتر استفاده می‌شود . اتومبیل به تفهائی با رنگ و فرم دلغربیش برای خودنمایی کافی نمی‌نماید و برای این منظور از همه وسایل ممکن مدد گرفته می‌شود . بی جهت نیست که به حروف و عبارات لاتین مثل: D - B - I, Racing Team, university of colorado university of Tehran,.... اطلاعاتی مشابه آن که به اتومبیل چسبانده می‌شود توجه کنیم . اینها چه چیز را بیان می‌کنند؟ چه منطقی رادر استفاده‌شان باید دید ؟ چیزی جز تظاهر و خودنمایی؟ و آیا پرداختن به این پوچیها عاملی برای دور ماندن از مسایل جدی زندگیمان نمی‌گردد؟ آقا یا خانمی را در نظر بگیریم که با ظاهری آراسته و استفاده از انواع ادکلنها ، کرمها پودرها و رنگ‌های غربی با سیکاری بین انگلستان خود را پشت فرمان جمبه متحرک و گران قیمتی جای داده و بخیابانهای شهرمان آمده است . لحظه‌ای خود را در دنیای ذهنی او فرض کنیم .

... سوار بر مرکبی زیبا ، تربیت شده ، رام شدنی ، گرانقیمت ، مرکبی که هر کس قادر به داشتن آن نیست ، ولی اگر کسی تصاحبش کرد مقامی والا می‌یابد . از دیگران برترست انسانیت با شخصیت ، همه در کوجه و خیابان او را می‌نگرند ، او را که حکمران خیابانهاست و اگر اراده کند قادر است همه را پشت سر گذارد هر جا هم مانعی پیش آید بدون وقفه از بوق شیپوریش استفاده می‌کند و خواهان رفع فوری مانع می‌گردد . اینکه شیبه مرکب گرانقیمتش اعصاب دیگران را بیازارد یا نه برایش هیچ اهمیتی ندارد ، اگر دیگران نمی‌خواهند بشنوند گوششان را بگیرند ، گذشته از آن این بوق را تولیدکنندگان ساخته‌اند برای استفاده و پیش تاختن ، او هم که توانسته آن را تصاحب کند ، پس دیگر مسئله‌ای باقی نمی‌ماند . زندگی چقدر زیباست ، من چقدر بزرگم ، چقدر نیرومندم ، چقدر موقم ، جایم چقدر مطمئن است ، همه مرا می‌نگرند و بحالم حسرت می‌خورند ، کمتر کسی می‌تواند آسمانی را که من فتح کرده‌ام صاحب شود . . .

ولی راستی کدام آسمان ؟ چه فتحی ؟ از چه طریق ؟

به اینکه قیمت این اتومبیل يك یا چند صد هزار تومانی چگونه تأمین شده و برای خریداری آن چه راههایی طی شده ، کاری نداریم .

ولی آیا خود را با رنگ و روغن تولیدی ملل دیگر بزرگ کردن و خویش را هم ظاهر آنان ساختن ، پشت فرمان اتومبیل ساخت آنان نشستن بی آنکه هیچ گونه دخالت و هم فکری در ایجاد چنین محصولاتی کرده باشیم ابدال فکریمان را نمی‌رساند ؟
آیا فخر فروشی و تظاهر آنهم با محصول کار ملت‌های دیگر کوته فکری و فقر معنوی‌مان را نشان نمی‌دهد ؟

پشت فرمان نشینی ، تمایل به راحت طلبی افراطی ، و بی تحرکی ناشی از زندگی ماشینی رادر مashedت می‌بخشد و باعث بروز و تشدید بیماری‌هایی چون فرسودگی ستون فقرات می‌گردد که در غرب بدرستی موسوم به «بیماری‌های تمدن» هستند .

زمانیکه اتومبیل با همه دلبری‌ش جلوی خانه ایستاده دیگر هیچ ضرورتی دیده نمی‌شود در اینکه حتی کوتاه‌ترین فاصله پیاده طی گردد .

فعالیت تنها در بازی با فرمان و گاز و ترمز خلاصه می‌گردد ، بازی که بصورت نوعی عادت و تکرار مکررات درآمده .

پیاده روی در هوای آزاد از جمله بهترین ورزش‌هاست که آدمی ضمن آن امکان رسیدگی به بعضی کارهای روزانه را نیز می‌یابد .

اما با وجود این حیوان آهنی پیاده رفتن از نقطه‌ای به نقطه دیگر تماماً منتفی می‌گردد. و در این جا نه تنها چنین امکانی از دست دارنده آن ربوده می‌شود بلکه این وسیله مأموریت آلوده نمودن هوا ، ایجاد صدا و وحشت را نیز به هنده می‌گیرد . و با این ترتیب امکان پیاده روی در هوای آزاد و توأم با آرامش نیز از دیگران سلب می‌گردد .

اگر وسیله نقلیه عمومی را از این نقطه نظر با نوع شخصی آن مورد مقایسه قرار دهیم ملاحظه می‌کنیم که استفاده از اولی اکثراً با مقداری پیاده روی تا رسیدن به ایستگاه و بر-عکس از ایستگاه به مقصد مورد نظر توأم است . در برخی از کشورهای اروپائی عمداً فواصل ایستگاهها را طولانی قرار می‌دهند و از این طریق برای مسافران فرصتی جهت حداقل پیاده روی در شبانه روز ایجاد می‌کنند . این پیاده روی علاوه بر جنبه ورزشی از نظر اجتماعی نیز ایفاکننده نقشی است . برخورد با مردم و همسایگان در کوچه و خیابان و گفت و شنود با آنها اطلاع از وضع و برنامه و بطور کلی تبادل نظر با آنان را می‌توان عملکردی در سطح اجتماعی با اهمیت به حساب آورد . آشنائی و تماس با فعالیتهائی که در مسیر می‌تواند صورت گیرد از قبیل برگزاری بحثها ، نمایش آثار هنری ، تأثیرهای خیابانی ، روزنامه های دیواری و غیره از جمله دیگر جنبه‌های مثبت آن است .

اثرات سوئی که دود و جنجال اتومبیل روی بدن انسان و بطور کلی محیط زیست دارد از جمله اساسی‌ترین جنبه‌های منفی کاربرد این وسیله است. در این باره مطالعات بسیار عمیقی در کشورهای پیشرفته صورت گرفته که فعلا از طرح آن چشم‌پوشی می‌کنیم .

خود رو شخصی را با وسیله نقلیه دیگری مثل دوچرخه برای رفت و آمدهای شهری از جنبه‌های مختلف مقایسه می‌کنیم :

- ۱- از نظر اقتصادی تهیه و نگهداری يك اتومبیل غیر قابل مقایسه با چند دستگاه دوچرخه است که از جنبه انتقال افراد عملکردی معادل يك خودرو شخصی دارد .
 - ۲- استفاده از اتومبیل برای ملت‌هایی چون ما در هر حال وابستگی به دول و سرمایه‌های خارجی را ایجاد می‌نماید درحالی که این مشکل در حالت استفاده از دوچرخه به سادگی از بین بردنیست زیرا تولید آن با تکنیک ساده‌اش برای ما مستقلاً امکان‌پذیر است.
 - ۳- مقدار زیادی را که اتومبیل به سلامت انسان و محیط زیست از نظر تولید دود و صدا وارد می‌آورد استفاده از دوچرخه به صفر می‌رساند .
 - ۴- خطرات جانی و مالی را که اتومبیل به وجود می‌آورد در مورد دوچرخه تقریباً نمی‌توان به حساب آورد .
 - ۵- بی تحرکی و تن پروری حاصله از استفاده اتومبیل: که اکثراً افراد به آن دچار می‌شوند نه تنها با استفاده از دوچرخه می‌توان از بین برد بلکه این ، وسیله نقلیه ایده‌آلیست برای ایجاد تحرك و گسترش ورزش و سلامت چشم در سطح کشوری (البته نه به معنای قهرمان پروری آن) .
 - ۶- نقش تفرقه افکنی و جداکنندگی اجتماعی که اتومبیل با خود به همراه می‌آورد در حالت رفت و آمد با دوچرخه از میان می‌رود .
 - ۷- تظاهر و فخر فروشی که کاربرد اتومبیل به منزله يك نقش منفی با خود به ارمغان آورده است در حالت استفاده از دوچرخه خود به خود از بین می‌رود .
 - ۸- مشکلی به نام ترافیک در شهرهای پرجمعیت را که اتومبیل به وجود آورده است استفاده از دوچرخه توأم با وسایل نقلیه عمومی هرگز ایجاد نمی‌کند .
- شکی نیست که دوچرخه از نظر سرعت در سطح به مراتب پائین‌تری از اتومبیل قرار دارد اما اگر نه تنها فاکتور سرعت بلکه دیگر جنبه‌های نامبرده در بالا را در مجموع در نظر گیریم ، و در عین حال استفاده از دوچرخه را در رفت و آمدهای شهری توأم با کاربرد وسایل نقلیه عمومی بسط یافته فرض کنیم به نظر می‌رسد که بکاربردن این وسیله به مراتب منطقی‌تر از اتومبیل شخصی می‌باشد.
- کشتار بیرحمانه مردم آن هم با شدتی غیر قابل تصور ، جنبه قابل ملاحظه دیگر است که این جبهه لوکس متحرك برای مصرف‌کنندگان با خود به ارمغان آورده است این جنبه درست بر خلاف دیگر جوانب منفی پدیده اتومبیل که اکثراً به چشم نمی‌خورند و یا از دیده‌ها پنهان نگه داشته می‌شوند ، بیشتر قابل لمس و بر سر زبان‌هاست زیرا اینجادیگر مسئله نیستی در کار است ، مسئله در لحظه‌ای از همه چیز به هیچ گرائیدن ، با همه تلخی‌های متعاقبش .
- يك کارشناس بزرگ ترافیک غرب تعداد تلفات رانندگی از آغاز اختراع اتومبیل تا کنون را بیست و پنج میلیون نفر اعلام می‌کند ، درجائی دیگر کمیته مسائل شهر تهران تعداد کشتار اتومبیل در تهران را چهار برابر آمریکا اعلام می‌دارد . کاری به صحت کامل این ارقام نداریم ولی شك نیست که کشتار بیرحمانه این آلت قتاله متحرك در سرزمین‌هایی که آن را مورد استفاده قرار می‌دهند غیر قابل تحمل است و در این میان صاحبان صنایع

اتومبیل سازی بکار خود با جدیت هر چه تمامتر ادامه می دهند و هر سال انواع باز هم متنوع تر و رنگارنگ تری را جهت پرتو کردن جیب خود به بازار عرضه می کنند و با تبلیغات عوام فریبانه و وسوسه کنندگان که در واقع غیر مستقیم از طرف مصرف کننده تأمین می شود مردم را به نشخوار هر چه بیشتر دعوت می کنند و مستقیم یا غیر مستقیم آن طور وانمود می کنند که لازمه شخصیت بیشتر تصاحب اتومبیل زیباتر و گران قیمت تر است .

برای آنها کاملاً مساویست که کالایشان چگونه و با چه شدتی خوره روح و جسم بشر و اجتماعش گردیده ، در این فعل و انفعال آنها اگر به ریش مصرف کنندگان نخندند به حال آنان گریه هم نخواهند کرد و به فکر چاره ای نیز نخواهند بود. چه هر گونه چاره جوئی منطقی و اساسی به ناچار مصادف خواهد شد با محدودیت یا حتی نابودی دکان آنها و گنجینه بی کرانی که رویش چادر زده اند . روشن است خیابانهای يك شهر با سیستم ارتباطی هر قدر ناقص یا کاملش قادر است تنها تعداد معینی اتومبیل را در خود جای دهد که این تعداد در علم شهر-سازی و طرح ریزی شهری خیلی ساده و تقریباً دقیق قابل محاسبه است . و بر خلاف آرزوی تولید کنندگان آن خیابان حکم بادکنک را ندارد که هر قدر بخواهیم در آن بدمیم . در چنین حالتی طبق نظر فلان گزارشگر یا به ظاهر متخصص که مثلاً تقاطع های نابجا مشکل شماره ۱ ترافیک تهران هستند، تنها می تواند ادعائی پوچ و بی اساس باشد ممکن است نصب فلان پل هوائی در فلان نقطه شهر تهران مرحمی بر دردهای ناشی از فراوانی اتومبیل باشد ولی هیچ گاه راه حلی بنیانی برای ریشه کن کردن این دردها نیست.

سخن را خلاصه کنیم :

-- استفاده از وسائط نقلیه عمومی مستلزم صرف وقت و مخارج بسیار کمتریست .
 -- جانمان در امان بیشتریست ، خاطرمان آسوده ترست ، محیط زیستمان به دود و جنجال و وحشت آلوده نیست .
 -- مدت زمانی را که بین راه بسر می بریم می توانیم با خاطری آسوده به مطالعه ، تفکر و تماشای محیط پردازیم با هموعان خود رابطه مستقیم برقرار کنیم ، با عقاید و افکار ، رفتار و مسائل آنان آشنا شویم ، در چنین صورتی به هم نزدیک می شویم و جمع گرایی را تقویت می کنیم .

-- بی تحرکی صرف حاصل از استفاده از اتومبیل شخصی از بین می رود، امکان و نیاز پیدا می کنیم که مقداری از مسیرمان را تا رسیدن به ایستگاه یا محل کار و سکونت پیاده طی کنیم . از کوچه و خیابان و گذرگاهها عبور کنیم ، با مردم مسیر تماس حاصل نماییم و با فعالیت هایی که ممکن است در معابر صورت گیرد - مثل برگزاری بحثها ، نمایش آثار هنری ، تأثرهای خیابانی ، روزنامه های دیواری ، دیدار از منازعه ها و تهیه مایحتاج و غیره ارتباط مستقیم ایجاد کنیم .

-- دیگر جایی برای تظاهر و فخرفروشی ، ایجاد نفرت در مردم و به جان هم افتادن، چشم و هم چشمی بیهوده باقی نمی ماند و بالاخره به یکه تازی سازندگان و وارد کنندگان اتومبیل خاتمه می دهیم .

در چنین صورتی وسیله نقلیه عمومی به منزله ماشینی به معنای واقعی کلمه در خدمت انسان قرار می گیرد ، و برخلاف تصور گروهی که ماشین و ماشینیس را اصولاً دشمن بشر

تلقی می‌کنند. این جا دیگر ماشین نه تنها دشمن انسان نیست بلکه دوست و خدمتگزار او خواهد بود، اضافه کنیم که اصولاً ماشین دشمن بشر و اجتماع او نیست، بلکه این شیوه استفاده و هدف از تولید و توزیع آن است که تعیین کننده دوستی و یا دشمنی‌اش با انسان می‌گردد. يك كارد درحالی که برای بریدن بهترین میوه ولذت از خوردن آن مورد استفاده قرار می‌گیرد، می‌تواند وسیله‌ای گردد برای ارتکاب وحشتناک‌ترین جنایتها.

اتومبیل در حالی که برای رساندن سریع بیمار به بیمارستان و نجاتش از مرگ مورد استفاده قرار می‌گیرد، می‌تواند به وسیله‌ای بدل شود برای کشتن روح و جسم انسانها، انزوا طلبی و فردگراییشان.

بدون شك تنها طریق رهایی از سلسله زیانهای اقتصادی، اجتماعی، و روانی این پدیدهٔ آهنگین قرن بیستم ابتدا گسترش همه‌جانبهٔ وسایل نقلیه عمومی و متعاقب آن کنترل رشد بی‌رویه استفاده از اتومبیل شخصی است.

از کتاب طرفه‌ها

نوشتهٔ اقبال یغمائی

شهریار غیر تمند

سلطان غیاث الدین نامدارترین پادشاهان غوریه مردی دانش دوست و بخشنده و دیندار بود. زمانی که به تصرف سیستان و کرمان و طخارستان می‌کوشید، برادرش شهاب الدین ملقب به معز الدین که دلیری بنام بود، به فرمان او سند و مولثان را در سال ۵۷۱ گرفت، و پس از اینکه در سال ۵۸۲ لاهور را نیز گشود به تصرف استانهای راجپوتانا و اجمیر مصمم شد. در آن زمان پرتوی راج برای این سرزمینها فرمانروایی می‌کرد. میان این دو، نبردی عظیم روی داد، و با اینکه معز الدین دلیرها کرده سبب ناپایداری سردارانش شکست خورد و ناچار به لاهور بازگشت. این شکست چنان وی را به خشم آورد که سردارانی را که در برابر حمله دشمن پایداری نکرده بودند و گریخته بودند به آخور بست و يك هفته به خوردن کاه و جو ناچار کرد. خود نیز تا سال ۵۸۸ که در جنگی بر پرتوی راج پیروز شد و وی را گرفت و کشت هرگز جامه‌اش را نگرداند. در این مدت شش سال همسرش را به بستر خویش راه نداد و خنده بر لبانش نقش نیست.

برادرش غیاث الدین در ماه جمادی الثانی ۵۹۹ هجری به بیماری نقرس درگذشت و او بر اورنگ شاهی برآمد. وی در سال ۶۰۰ هجری با خوارزمشاه جنگید و با اینکه در نبرد هنرمندبها نشان داد شکست خورد و سرانجام به هنگامی که با شورشیان لاهور نبرد می‌کرد بر اثر بیست و دوزخ کارد که چند نفر از دشمنانش بر او وارد آوردند در سوم شعبان ۶۰۲ کشته شد و با مرگ وی شوکت سلاطین غوریه پایان یافت.