



کوتاه از جامعه

حضور ۸۹ درصد دانش‌آموزان در مدارس

مجتبی هاشمی، سرپرست اداره‌کل ارزیابی عملکرد و رسیدگی به شکایات وزارت آموزش و پرورش گفت: «تحلیل آمارها نشان‌دهنده حضور ۸۹ درصدی دانش‌آموزان در مدارس کشور است.» وی درباره این‌که تاکنون بر چند مدرسه نظارت داشته‌اید؟ عنوان کرد: «در مجموع تعداد ۳۵ هزار و ۴۰۳ مدرسه‌فرم‌های نظارت و ارزیابی را در سامانه وزارت آموزش و پرورش ثبت کرده‌اند که با توجه به فراگیری انواع مدارس در حوزه کاری ما که مدارس دولتی، غیردولتی، خاص، شهری، روستایی و... را دربر می‌گیرد، این آمار قابل تعمیم است.» /آموزش و پرورش

مساحت کانون‌های غبارخیز خارجی



مساحت کانون‌های غبارخیز خارجی موثر بر کشور ۲۷۰ میلیون هکتار است که بیشتر از ۱۴۷ میلیون تن در سال ذرات معلق زیر ۱۰ میکرون گسیل می‌کنند.

مساحت کانون‌های غبارخیز کشور نیز حدود ۳۵ میلیون هکتار است که در ۲۳ استان پراکنده هستند. از عرصه‌های مذکور بیشتر از چهار میلیون تن در سال، ذرات معلق زیر ۱۰ میکرون به هوا منتشر می‌شود. از کل مساحت مناطق غبارخیز کشور بیش از ۳۵ درصد شامل مراتع فقیر، حدود ۱۱ درصد اراضی زراعی آبی و دیم و مابقی اراضی بیابانی بدون پوشش گیاهی و سایر کاربری‌ها است. / محیط زیست



اختصاص ۳ میلیارد دلار ارز برای تامین دارو

بهرام عین‌اللهی، وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با بیان این‌که امسال سه میلیارد دلار ارز به دارو اختصاص خواهد یافت، گفت: «در صورتی که سازمان برنامه و بودجه بتواند ریال‌ش را تامین کند و به ما بدهد، می‌توانیم این منابع را برای تقویت بیمه‌ها به ریال بدل کنیم اما فعلا برنامه‌ای در این زمینه وجود



۸۶ درصد از تصادفات نوروزی با خودروهای تولید داخل و ۱۴ درصد با خودروهای خارجی بوده است

عکس:
پرنا



مرکب‌های مردم‌کش

پلیس می‌گوید پراید، پژو و سمند پرتصادف‌ترین خودروهای نوروز ۱۴۰۱ بودند

مردن در کشورمان آسان است، به همان آسانی که ۸۳۸ نفر امسال در حالی که شاد از سفر نوروزی بودند، در جاده‌ها به طرزی دلخراش جان باختند. مرگ در جاده‌های پرچالش کشورمان و درون آرایه‌های پر اما و اگر اهنی که مرکب نامطمئن مسافران است، البته همیشه آسان بوده، آنقدر که کشته‌های تعطیلات يك عيد نوروز ما با قربانیان تصادفات کل سال برخی کشورها برابری می‌کند. از امروز هرچه به عقب برگردیم، در همواره بر همین پاشنه چرخیده: نوروز ۱۴۰۰؛ ۱۸۰۱ کشته، نوروز ۱۳۹۹؛ ۵۳۴ کشته، نوروز ۱۳۹۸؛ ۹۱۴ کشته، نوروز ۱۳۹۷؛ ۱۰۳۴ کشته، نوروز ۱۳۹۶؛ ۸۷۴ کشته، نوروز ۱۳۹۵؛ ۹۶۴ کشته، نوروز ۱۳۹۴؛ ۹۶۸ کشته و سرانجام نوروز ۱۳۹۳؛ ۱۲۲۷ قربانی. در عرض ۱۰ سال فقط در طول تعطیلات کوتاه‌مدت سال نو، ۹۵۱۷ هموطن در تصادفات جاده‌ای جان باخته‌اند که به هیچ‌وجه طبیعی نیست. اگر دست به مقایسه بزنیم که این غیرطبیعی بودن بیشتر جلوه می‌کند، مثلا اگر بگوییم انگلیس با مجموع ۳۸ میلیون وسیله نقلیه، ۱/۱ کشته‌های سالانه ایران قربانی می‌دهد و ترکیه با بیش از ۲۵ میلیون خودرو، طبق آمار دو سال پیش در يك سال حدود ۵۵۰۰ نفر را در تصادفات رانندگی از دست داد.

درباره این‌که مقصر این همه تصادف و این حجم از قربانی در جاده‌های کشورمان کیست، به قدری حرف زده شد که حالا دیگر همگان سه ضلع مثلث مرگ را در جاده‌ها زیر هستند: خودرو، جاده و انسان. اما چه کاری برای اصلاح این مثلث معیوب انجام شده؟ تقریبا هیچ، چون جاده‌ها همان جاده، خودروها همان خودرو و انسان‌ها همان انسان قبلی هستند؛ همگی پراپزاد و پراشکال.



مریم خباز
جامعه



پلیس يك بار برای همیشه باید جلوی شماره‌گذاری خودروهای بی‌کیفیت را بگیرد

۳ متهم خودرویی

پلیس دیروز باز هم گله‌مند بود و تیر انتقادها را تا می‌توانست سمت خردروسازان پرتاب کرد. کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور ناجا که حضور میدانی همکاران وی در جاده‌ها و صحنه تصادفات پررنگ است، روز گذشته در شهرک آرمایش و در جمع خبرنگاران حاضر شد تا هم آمار کشته‌های تصادفات نوروز ۱۴۰۱ را به‌روز کند و هم انتقادهایی را که همیشه حواله خودروسازان داخلی کرده است، تجدید کند.

او این اواخر نامه‌ای به رئیس جمهور و دادستان کل کشور نوشته و شکایت از خودروسازان داخلی را رنزد این مراجع برده. این سوالات کلیدی را هم مطرح کرده که چرا سازمان استنادارد و وزارت صمت در ماجرای خودروسازی مصون هستند، چرا کیسه هوای خودروها باز نمی‌شود؟ چرا ترمز ای‌بی‌اس کار نمی‌کند؟ چرا با يك تصادف، ماشین منفرج می‌شود؟ چرا خودرو مچاله می‌شود و سرنشینان بعد از تصادف نمی‌توانند از آن خارج شوند و ده‌ها چرای دیگر. با پشتوانه این نامه، رئیس پلیس راهور ناجا دیروز رسما از سه خودروی نایلیم داخلی نام برد که در صدر تصادفات نوروز ۱۴۰۱ قرار گرفته‌اند، سه خودروی پیشانی سفید در بحث نامنی؛ پراید، پژو و سمند. او گفت: «اگر بخواهیم بیشترین تصادفات جرحی و فوتی را داشته است و پس از آن پراید و سمند.» غم‌انگیز این‌که نقش اصلی در ۸۶ درصد از این تصادفات را خودروهای تولید داخل ایفا کرده‌اند و ۱۴ درصد را خودروهای خارجی. خودروهای داخلی در نوروز امسال به روایت کمال هادیانفر در هفت استان کشور کولاک کرده‌اند، به طوری که ۵۳ درصد تصادفات فوتی که بیش از

چالش ممانعت از شماره‌گذاری

يك نقل و يك مطالبه است که تاکنون بارها و بارها از زبان افراد مختلف در جایگاه‌های گوناگون مطرح شده و خلاصه‌اش این است که پلیس باید مانع شماره‌گذاری خودروهای نایلیم شود. این نقل روز گذشته نیز دوباره تکرار شد و بخشی از نقط‌های صحن علنی مجلس شورای اسلامی را به خود اختصاص داد.

این بار مسلم صالحی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس پشت تریبون قرار گرفت، کسی که معترض بود چرا جان مردم را به بهانه تولید خودروی داخلی می‌گیریم. نطق او خواندنی است: «هیأت عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام مصوبه مجلس درباره واردات خودرو را رد کرد، در حالی که بر اثر بی‌کیفیتی خودروهای تولید داخل، بیش از ۸۰۰ نفر از هموطنان در تعطیلات نوروز جان خود را از دست داده‌اند. داد فرماندهی پلیس راهور نیز از این وضع بالا رفته تا جایی که اعلام کرده‌اند خودروهای بی‌کیفیت را شماره‌گذاری نمی‌کنند. پس يك بار برای همیشه حرکتی انقلابی کنید تا خودروسازان يك بار برای همیشه خود را جمع کنند.»

وی ادامه داد: «مگر خودروسازان در این مدت چه کار کردند که هنوز متوقع حمایت دولت هستند؟ دولت قول داده سه‌ماهش را در ایران خودرو و سایپا واگذار کند اما شاهدیم شرکت‌های زیرمجموعه دولت می‌خواهند سهم دولت را خریداری کنند. جای دنیا شرکت‌های زیرمجموعه دولت سهم دولت را می‌خرند؟ مردم ما چه گناهی کرده‌اند که باید تساوان بی‌عرضگی مسوولان ایران خودرو و سایپا را بدهند؟»

این نطق با این‌که رسما از روی نقش خودروسازان داخلی عبور می‌کرد اما يك پشتوانه مهم داشت و آن آمار سرسام‌آور کشته‌های تصادفات نوروزی امسال و سال پیش که راوی مرگ روزانه ۵۳ نفر در نوروز ۱۴۰۰ و مرگ روزانه ۴۱

درباره وضعیت صادرات و اکسن ایرانی کرونا نیز عنوان کرد: «تاکنون به نیکارا گوته واکسن صادر کرده‌ایم. ۱۰ کشور آفریقایی هم خواهان واکسن هستند اما هنوز صادر نشده‌است.» عین‌اللهی با بیان این‌که به اندازه‌ای که بتوانیم، واکسن صادر می‌کنیم، عنوان کرد: «فعلا چهار میلیون در قرار راست صادر شود.» /ايسنا

بی‌پولی و جاده‌هایی که امن نشدند

همه وصله‌ها به خودروهای ساخت داخل ما می‌چسبد و راه هرگونه انتقاد به این تولیدات باز است. اما آیا فقط این خودروها هستند که منجر به تصادفات فوتی، جرحی و شکل‌گیری آمارهای هولناک جاده‌ای می‌شوند؟ مسلما پاسخ منفی است، چراکه از دو ضلع دیگر مثلث یعنی جاده و انسان نیز نمی‌توان غافل شد که اولی نیاز مبرم به رسیدگی دارد و دومی نیاز جدی به آموزش و فرهنگ‌سازی. در آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب شهریور سال ۸۸ وظایف همه دستگاه‌ها در حوزه ایمنی حمل و نقل و کاهش تصادفات رانندگی به تفصیل بیان شده‌است. براین اساس به منظور ارتقای ایمنی و بهسازی راه‌ها، وزارتخانه‌های راه، کشور، بهداشت، ارتباطات و اقتصاد از باب بیمه مرکزی ایران نقش دارند. در حوزه ایمنی وسایل نقلیه نیز وزارتخانه‌های صمت و راه و در حوزه فرهنگ‌سازی، ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان هم پلیس راهور و همه دستگاه‌های موثر در آموزش و ارتقای فرهنگ. اما آیا همه این متولیان به وظایف خود بی‌کم و کاست پرداخته‌اند؟ پاسخ منفی این پرسش را در تحقق اهداف قانون برنامه ششم توسعه می‌توان جست. براساس این قانون، باید حوادث رانندگی به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه، ۳۱ درصد کاهش یابد و سالانه ۱۰ درصد از میزان تلفات ناشی از تصادفات نیز کم شود، در واقع ۵۰ درصد کاهش قربانیان در طول پنج سال اجرای برنامه که به شهادت آمارهای پلیس و پزشکی قانونی هرگز محقق نشده‌است. درباره وضعیت خودروسازی در کشور و این‌که چرا این صنعت هرگز با چاشنی کیفیت، طعم‌دار نمی‌شود، کلاف ماجرا به حدی پیچیده است که بازنشندی نیست. در مورد آموزش همگانی نیز از گزارش عملکردهای کاغذی اگر بگذریم که حکایت از تداوم آموزش و فرهنگ‌سازی دارند، در عمل هیچ آموزش جدید و موثری در سال‌های اخیر رخ نداده که قابل دفاع باشد. پس می‌ماند جاده‌های نایلیم و حادثه‌آفرین که آن هم حکایت مفصل خودش را دارد و حسابی به بحث نختمای بی‌پولی گره خورده است. در زمستان ۱۴۰۰ معاون راهداری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ضمن این‌که اعلام می‌کرد ایمن‌سازی نقاط حادثه‌خیز به طور جدی در دستور کار است، توضیح داد که از ۱۵۰۰ نقطه حادثه‌خیز در کشور، ۵۰۰ نقطه اصلاح و حداقل ملزومات ایمنی از جمله نصب تابلو در آنها انجام شده، حال آن‌که اقدامات اصلی منوط به تأمین اعتبار است. رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نیز در همین تاریخ در گفت‌وگو با باشگاه خبرنگاران جوان، با ارائه آماری متناقض بیان کرد ۱۵۸۵ نقطه حادثه‌خیز درجاده‌های کشور وجود دارد که حدود ۲۰ نقطه از آن اصلاح شده و ۲۵۱ نقطه نیز در اولویت قرار دارد که اگر بنا باشد ایمن‌سازی همه ۱۵۸۵ نقطه در دستور کار باشد به ۳۰۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است. اما آیا با این وصف، می‌توان امیدی به کاهش تصادفات و قربانیان جاده‌ای داشت؟ شک نداریم که خیر.

نیمی از آنها را شامل می‌شود، در استان‌های سیستان و بلوچستان، فارس، کرمان، خراسان‌رضوی، اصفهان، مرکزی و خوزستان رقم خورده است؛ خودروهایی که ۷۰ درصد آنها سقاری، ۶ درصدشان وانت‌بار، ۴ درصد آنها کامیون و يك درصدشان اتوبوس‌ها بوده‌اند.

نگاه رئیس پلیس راهور ناجا به خودروهای ساخت داخل، يك نگاه منتقدانه است، به حدی که این محصولات را مبر از چهار ویژگی زیبایی، کیفیت، ایمنی و قیمت مناسب می‌داند. او دیروز این جملات را با کمال اطمینان ادا کرد: «اصلا ممکن است راننده‌ای مرکب بی‌مالاتی شده یا حتی در حین رانندگی خطایی از وی سر بزند که منجر به تصادف شود، مساله اینجاست که خودرو باید از جان او و سرنشینان محافظت کند اما امروز کدام يك از خودروها ما با این ویژگی ساخته می‌شوند؟» او خودش پاسخ این سوال را داد: «امروزه در صنعت خودروسازی، قطعات و آلایزهای خودرو، همه امکاناتی که در ساخت خودرو استفاده می‌شود، کیسه هوا، ترمز ای‌بی‌اس، کمربند ایمنی و... همه و همه باید نجات‌دهنده راننده و سرنشینان باشد اما این امکانات در خودروهای تولید کشورمان دچار مشکل است و من نمی‌دانم تا چه زمانی باید شاهد تکرار چنین حوادثی باشیم. همین چند وقت پیش فیلمی منتشر شد از دنا پلاس که در تصادف زنجیره‌ای و غمبار ۶۰ خودرو در محور بهبهان- رامهرمز کیسه هوایشان باز نشده بود؛ اینها اشکالاتی است که باید رفع شود.»

اما آیا عزمی برای رفع این اشکالات وجود دارد، آن هم در شرایطی که ایرادات فقط گفته می‌شود و خودروسازان و متولیان تنها به دنبال توجیه‌کردن مشکلات هستند؟

نفر در حوادث جاده‌ای عيد ۱۴۰۱ است.

فارغ از این آمارها اما این‌که آیا پلیس راهور ناجا می‌تواند به تنهایی مانع شماره‌گذاری خودروهای نایلیم شود یا خیر، سسوالی است که پاسخش معلوم است، چون اگر می‌توانست مدت‌ها قبل این کار را کرده بود. درباره این‌که چرا پلیس نمی‌تواند جلوی شماره شدن خودروهای بی‌کیفیت را بگیرد، پس از تصادف زنجیره‌ای و غمبار ۶۰ خودرو در محور بهبهان- رامهرمز که دی ۱۴۰۰ به علت باز نشدن هیچ‌کدام از ایربگ‌ها حسابی خبرساز شد، کمال هادیانفر حرف اول و آخر را زد.

او توضیح داد: «برابر قانون و مقررات، سه دستگاه مسوولیت ایمنی وسایل نقلیه را دارند یکی از آنها سازمان حفاظت محیط زیست است که در حوزه استانداردهای یورو۴، یورو۵ و تست چهارگاز مسوولیت کنترل کیفیت دارد و گواهی آن را صادر می‌کند. سازمان استنادارد و وزارت صمت نیز باید بر استانداردهای پنج‌گانه نظارت و تأییدیه‌های لازم را صادر کنند. این در حالی است که پلیس در خط تولید خودروها مسوولیت و نظارتی ندارد و فقط هنگام وقوع تصادفات متوجه نواقص خودروها می‌شود و می‌فهمد تأییدیه‌ها غیراصولی است. با این وصف پلیس چطور می‌تواند مانع شماره‌گذاری خودروها شود؟»

پس باز هم يك یك گره کور در میان است و تسوپ در حالی به زمین پلیس انداخته می‌شود که این مرجع چارهای جز شماره‌گذاری ندارد، زیرا مراجعی که باید مانع شماره‌گذاری خودروهای بی‌کیفیت شوند، همان مراجع بالادستی هستند که محصولات را با همه ایرادات‌شان تأیید می‌کنند.

اما حالا سوال این است چرا هر از گاهی پلیس خودروسازان را به توقف شماره‌گذاری تهدید می‌کند؟ آیا این يك بلوف است یا راهی است برای مجبور کردن تولیدکننده‌ها به رعایت استانداردها؟