ممنوعیت ورود پلاک‌های غیربومی به شهرها تا آخر فروردین

سردار سیدکمال هادیانفر، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا از کاهش ۵۶ درصدی ترددهای جاده‌ای تا جمعه گذشته خبر داد و گفت: تا پایان فروردین همچنان از ورود خودروها به شهرها به‌خصوص خودروهایی که پلاك شهر مقصد را نداشته باشند جلوگیری خواهد شد و پلیس راهور برای جلوگیری از گسترش ویروس کرونا، با جدیت این طرح را ادامه خواهد داد. / جام‌جم دیلی

حال ۲۱ محیط‌بان کرونایی مساعد است

جمشید محبت‌خانی، فرمانده یگان حفاظت محیط‌زیست گفت: گزارش‌ها نشان می‌دهد که ۲۱ محیط‌بان به ویروس کرونا مبتلا شده‌اند، اما خوشبختانه شرایط جسمانی آنها مساعد است. وی افزود: همزمان با شیوع ویروس کرونا، ستادی متشکل از کمیته‌های مختلف در سازمان حفاظت محیط‌زیست تشکیل شد که کمیته حوزه محیط‌بانی آن بر عهده یگان حفاظت محیط‌زیست بود که بر این اساس دستورالعملی در راستای کنترل و مقابله با این ویروس را برای محیط‌بانان تهیه و به استان‌ها ابلاغ کردیم. / ایرنا

دیروز در ایستگاه اتوبوس تقاطع ولیعصر - انقلاب جای سوزن انداختن نبود / عکس: جاوش همایونی - جام‌جم

باوجود اعلام مسؤولان مبنی بر اجرای طرح فاصله‌گذاری اجتماعی در حمل و نقل عمومی، گزارش‌ها از عملی شدن این دستورات حکایت دارند

فاصله‌گذاری اشتباهی

مریم خباز

جامعه

تهران می‌توانست یک شکل دیگر باشد، می‌توانست شهر سکوت باشد، می‌توانست جایی خلوت مثل پاریس و مادرید و تورین باشد، می‌توانست وضعیت کرونایی‌اش به سبک زندگی مردم شکلی نو بدهد، تهران می‌توانست نمونه باشد، ولی این شهر دیروز در روزی که ادارات دولتی با دوسوم کارمندان کار کردند و کرکره خیلی از مغازه‌ها بالا بود نه شهری ساکت بود و نه خلوت. تهران دیروز شلوغ بود؛ خیابان‌های اصلی شلوغ، بزرگراه‌ها شلوغ و پشت چراغ‌های قرمز شلوغ، آدم‌ها هم شلوغ کرده بودند، چه در ایستگاه‌های اتوبوس، چه داخل این غول‌های آهنی، چه روی سکوهای مترو و چه داخل واگن‌ها. تاکسی‌ها اما شلوغ نبودند، تاکسی دارها دیروز خیلی هایشان کاسه چه کنم دست گرفته بودند و دنبال مسافر می‌گشتند؛ گردشی‌ها هم می‌گشتند به امید مسافری، شاید کسی دست بلند کند و سوار شود و چرخ لنگ زندگی راننده را بچرخاند. زیر آسمان نیمه ابری تهران، زیر طاقی فلزی پایانه تاکسی‌های میدان ونک آنها که صدای چه کنم چه کنمشان این روزها بلند است، دورهم جمع شده‌اند. کسی سر تکان می‌دهد و تاسف از چشم‌هایش می‌بارد، کسی سیگار دود می‌کند و کسی لیوان چای را هورت می‌کشد و با زندگی کنار می‌آید.

برای تاکسی‌های زردقناری، محافظ‌های پلاستیکی آورده‌اند. محافظ‌ها شبیه آفتابگیرند با همان سایز و همان زوایا که باید مثل یک دیوار حائل میان راننده و مسافرها کشیده شود. پایانه خلوت است، راننده‌ای می‌گوید ساعت ۲ که بشود مسافرها سر می‌رسند، بعد راننده پیری ماسک سیاهش را پایین می‌کشد و می‌گوید فکر نکنی قیامت می‌شود، شلوغ هم که بشود باز سرمان خلوت است و بقیه می‌پرند در حرف هم.

یکی شان از ۵ صبح تا نزدیکی‌های ۲، دو سرویس رفته و یکی دیگرشان از ۶ صبح یک سرویس؛ بقیه هم مثل این دو، همه شاکی و ناراضی.

راننده‌ای دارد با محافظ پلاستیکی‌اش کلنجار می‌رود و گوشه گرد پلاستیک را پشت صندلی‌اش جا می‌زند که نمی‌شود. نگاهش که می‌کنیم می‌خندد، از آن خنده‌های تلخ که صورت را مچاله می‌کند. در میدان دید ما راننده‌ای که حریف جا زدن محافظ نشده ولش می‌کند و از تاکسی می‌آید بیرون. محافظ پلاستیکی همان‌طور بلاتکلیف آویزان مانده، مثل لب و لوچه آویزان یک کودک شاکی.

راننده جوانی ماسکی سبزآبی روی دماغ و دهانش می‌کشد و با اسپری الکلی فرمان را ضدعفونی می‌کند. همه چیز را خودش خریده و ماسک را هم همسرش دوخته، حتی محافظ پلاستیکی که سپر محافظتی‌اش مقابل ویروس است را هم خودش بریده و نصب کرده. پشت تاکسی او شبیه یک محفظه است و ارتباط با راننده کاملا قطع است، فقط می‌ماند مسافران عقب که باید خودشان بهداشت را رعایت کنند. راننده از آینه جلو، از پشت دیوار پلاستیکی نگاهی به عقب می‌اندازد و می‌گوید محافظ‌های پلاستیکی تاکسیرانی را می‌بینید؟ همه‌اش فرمالیته است و این را داده‌اند که بگویند مثلا کاری کرده‌ایم!

راننده‌ها هنوز دارند با پارتیشن‌های مشمایی کلنجار می‌روند. این پارتیشن‌ها بیشتر به شوخی می‌مانند، آن‌قدر گشاد و بدقواره ساخته شده‌اند که از هر طرفشان ویروس می‌تواند زبانه بکشد، ولی راننده‌ها که چاره‌ای ندارند، تمکین کرده‌اند.

ساعت نزدیک ۲ است. مسافرها هنوز نیامده‌اند و راننده‌ها از بیکاری دارند زمین را متر می‌کنند. تاکسیرانی گفته برای جلوگیری از انتشار کرونا راننده‌ها حق ندارند عقب تاکسی بیشتر از دو مسافر سوار کنند، ولی راننده‌های پایانه ونک به اتفاق به این تصمیم می‌خندند، خنده که نه، زهرخند می‌زنند: " خب ما که نمی توانیم ضرر کنیم، همین جوری هم درآمد نداریم چه برسد به این که بخواهیم سه مسافر بزنیم. اگر سه تا مسافر حاضر بشوند کرایه نفر چهارم را حساب کنند ما با سه نفر راه می‌افتیم اما اگر قبول نکنند آن‌قدر منتظر می‌مانیم تا چهار تا تکمیل بشود" و گوینده‌های این جملات همدیگر را تایید می‌کنند و به خودشان حق می‌دهند.

فاصله گذاری اجتماعی در پایانه ونک شبیه شوخی است، حتما در بقیه پایانه‌ها هم شوخی است وقتی جیب تاکسیران‌ها خالی است و در جدال جان و نان و قانون، این نان است که برنده است.

ضربدر و مربع پر

خیلی از راننده‌های اتوبوس، روز روزش بی حوصله‌اند چه برسد به یک روز کرونایی در تهرانی که شاید مثل قبل ترافیک ندارد، ولی مثل قبل دیگر درآمد هم ندارد و غم نان زل می‌زند توی چشم خیلی‌ها. راننده‌ای بی‌حوصله ابتدای خط به سمت میدان آزادی روی رکاب اتوبوس ایستاده و منتظر نوبت است. اتوبوس خالی است، ایستگاه هم خالی.

داخل اتوبوس نه ضربدری کشیده اند و نه مربعی، اتوبوس همان غول قدیمی همیشگی است، با همان چرک‌های کهنه به در و دیوار و صندلی ها. ماسک راننده بالای پنجره آویزان است و اسپری الکلی اش هم کنار فرمان ولی سیگار می کشد؛ این قاتل ریه و دوست کرونا. دود سیگار را پوف می کند و فضا بویناک می شود. اتوبوسش فعلا بی مسافر است ولی می گوید صبح اتوبوس به قدری شلوغ بود که صندلی ها پر بود و همه کیپ تا کیپ هم ایستاده بودند.

کیپ تا کیپ؟ پس فاصله گذاری اجتماعی چه؟ این را می‌پرسم. «این حرف ها الکی است»؛ این جواب اوست.

از اتوبوس های قدیمی و بی ضربدر و مربع خط آزادی تا اتوبوس های بی آرتی راهی نیست. ساعت از ۲ گذشته و وقت تعطیل شدن کارمندهاست. میدان ونک، ایستگاه اتوبوس، سکو هر لحظه یک ساز می زند و گاهی شلوغ است و گاهی خلوت، گاهی هم میان این دو.

کودک کاری، ماسک به صورت زده و کوله نیمدارش را به پشت انداخته و منتظر اتوبوس است، یک پسر سر و زبان‌دار که صبح از سمت راه آهن با بی آرتی آمده ونک و الان از ونک برمی گردد به سمت راه آهن. از فاصله گذاری اجتماعی می پرسم، ابرو در هم می کشد و می گوید نمی دانم و بعد از ماجرای ضربدرها و مربع ها می پرسم که انگار مار نیشش زده باشد از جا می پرد و می گوید ای وای من صبح روی صندلی ضربدر دار نشستم.

اتوبوسی قرمز رنگ می آید و همه سوار می شوند. جا به اندازه کافی برای نشستنِ امن وجود دارد و همه با خیال راحت داخل اتوبوس آرام می گیرند. راننده اتوبوس پشت لایه ای پلاستیکی محصور شده که حائل او با مردم است. مردی تکه ای کیک خرمایی می خورد و شیر کوچکی را سر می کشد، خدا کند دست هایش شسته باشند؛ یاد حرف‌های پسرک می افتم که گفت مردها بهداشت را رعایت نمی‌کنند!

عقربه ها گذشتن ۲۰ دقیقه از ۲ بعد ازظهر را گزارش می‌دهند. ایستگاه تقریبا شلوغ است و گاهی شانه ها به هم مالیده می شود. اتوبوسی دوکابین و بنفش از راه می رسد و مردم به سمت درها هروله می روند. در بخش مردانه، مردها روی ضربدرهای ممنوع می نشینند و جیغ بنفش ضربدرهای زرد بلند می شود. کسی صدای این جیغ را نمی‌شنود و در زنانه هم زن ها روی ضربدرها می نشینند.

پشت سر مسافرها سوار شده ام و از این اتوبوس بزرگ یک مربع سبز رنگ روی کف سهمم شده است. بعضی ها روی مربع ها ایستاده اند، بعضی ها هم کنارشان. ونک، همت، توانیر؛ ایستگاه ها یکی پس از دیگری پشت سر گذاشته می شود و مسافرها پشت هم سوار می شوند. اتوبوس شلوغ است، هراس کرونا و بیماری نزدیک است و همه جا چرخ می زند ولی زن ها و مردها کنارهم روی صندلی های دوتایی نشسته اند و پاهاشان کف اتوبوس را پر کرده است.

شعار دوری و دوستی که سعی دارد رعایت فاصله حداقل یک و نیم متری را در جامعه ترویج کند در خط تجریش راه آهن رنگ می بازد. زنی چسبیده است به من، گرمای بازویش را دوست ندارم و می خزم به سمت چپ که زنی دیگر خیره به ناکجا نفسش را سمتم پرت می کند؛ فاصله ما کمتر از یک خط کش ۳۰ سانتی متری است.

سی و دوم، پله سوم، پله اول، یک نفر روی سکو که شلوغی اتوبوس را می بیند ترجیح می دهد سوار نشود؛ مطهری، قدس، ولی عصر، دمشق، تراکم جمعیت اینجا کم می شود و اتوبوس بار سبک می کند، طالقانی، چهارراه ولی عصر، چند صندلی خالی می شود و چشم مان دوباره به جمال ضربدرهای زرد روشن می شود.

دایره کیلویی چند؟

۱۷ دقیقه مانده به ۳ بعدازظهر. متروی ایستگاه تئاتر شهر نه شلوغ است نه خلوت؛ چیزی است بین این دو. دستکش یکبار مصرفی از صاحب نامعلومش جدا می شود و می چسبد بیخ گلوی پله برقی، باز هم ماجرای دستکش های سرگردان. روی پله برقی عده ای می دوند و می خواهند به قطار روی سکو برسند؛ عده ای می رسند و بقیه جا می مانند. قطار که از ایستگاه کنده می شود مثل پرده سینما از جلوی چشم ها رد می شود که لحظه‌ای سکانس تراکم و لحظه ای سکانس خلوتی را نمایش می دهد. زنی روی صندلی های انتظار با دستکشی که خدا می داند به کجاها مالیده شده تخمه جابونی می شکند و ریتمی اعصاب خردکن می گیرد. صدای تخمه های نالان اما میان صدای قطار تازه رسیده محو می شود و مسافران می خزند داخل واگن ها. واگن زنانه خلوت است و روی صندلی های آبی، دایره های قرمز کشیده اند و رویش نوشته اند برای حفظ سلامت خود و دیگران فاصله اجتماعی را رعایت کنید. روی این صندلی ها و دایره ها نباید نشست ولی چند نفری دایره ممنوعیت را زیر فشار بدنشان خفه کرده اند. در مردانه، فغان این دایره ها اما بلندتر است و ممنوعیتی که صندلی ها یکی در میان دارند به مسخره گرفته شده. مردها سبیل به سبیل روی صندلی ها نشسته اند و شانه به شانه همدیگر داده اند انگار نه انگار که کرونایی هست و انگار نه انگار که تهران جزو آلوده ترین شهرهاست.

سردرگمی مردم میان تصمیمات متناقض

جامعه+

پیداکردن خبری که نشان از فقدان وحدت فرماندهی و تصمیم‌گیری در همه سطوح برای مبارزه با کرونا باشد کار دشواری نیست. هرروز در رسانه‌ها اخباری از مسؤولان منتشر می‌شود که در تضاد باهم هستند و مایه سردرگمی مردم. تازه‌ترین نمونه، مربوط به حمل و نقل در پایتخت می‌شود در حالی که روز جمعه و به روایت اخبار رسمی قرار بود طرح ترافیک در تهران از صبح شنبه اجرا شود، دیروز ایرج حریرچی، معاون وزیر بهداشت، حمل و نقل عمومی را عامل ۲۶درصد موارد انتقال کرونا اعلام کرد. اجرای طرح ترافیک یعنی هدایت مردم به سوی حمل و نقل عمومی و این یعنی احتمال افزایش ۲۶درصدی کرونا.

اگر چه حریرچی از شهرداری تهران تشکر کرد و هرچند ساعاتی بعد وزیر بهداشت از لغو اجرای طرح ترافیک تهران خبر داد اما این چیزی از اصل موضوع یعنی تضاد در تصمیم‌گیری‌ها و سردرگمی مردم کم نمی‌کند.

دیروز کسب و کارهای کم خطر شهرستانی کارشان را از سر گرفتند، در تهران هم گرچه رسما از شنبه آینده چنین اجازه ای به کسب و کارها داده شده ولی خیلی ها کرکره ها را بالا کشیدند و چون برخوردی نیز با آنها نمی‌شود معلوم است مدیران مشکلی با این وضع ندارند. دیروز ادارات دولتی هم با دو سوم کارمندانشان شروع به کار کردند که نگفته پیدا بود چه تاثیری می تواند بر میزان ترددها داشته باشد.

دیروز طرح ترافیک نیز برخلاف میل ستاد ملی مبارزه با کرونا و فقط به خواست شهرداری و با هدف جبران کسری درآمدها در تهران دوباره به جریان افتاد و طبیعی بود با این وضع استفاده از خودروهای شخصی کم می‌شود و گرایش ها به سمت حمل و نقل عمومی می‌رود.

حمل و نقل عمومی نیز که داشت (و دارد) طرح فاصله گذاری را رعایت می کرد و عملا ظرفیت این ناوگان را به واسطه همان ضربدرها و مربع ها به حداقل ممکن می رساند. پس می شود گفت فاصله‌گذاری اجتماعی در تهران لای منگنه است، منگنه ای که اجزایش تصمیمات متناقض است، تصمیماتی که با نیازهای واقعی مردم و واقعیت های زندگی آنها تناسبی ندارد.

البته ناوگان حمل و نقل عمومی تهران نیز ماجراهای مخصوص به خود دارد و همچنان از زخم کمبودهای قدیمی و فرسودگی هایی که حالا زیر سایه کرونا از یاد رفته اند، رنج می برد. پست توییتری مشاور شهردار تهران در این باره قابل تامل است که دیروز نوشت: وقتی بالاترین مرجع تصمیم گیر در مبارزه با کرونا می‌گوید دو سوم کارمندان فعالیت خود را شروع کنند افزایش ظرفیت مترو و اتوبوس فقط در حد چند درصد ممکن است. پس به این ترتیب نمی شود به افزایش ظرفیت حمل‌ونقل عمومی چندان دلخوش کرد آن هم ناوگانی که به گفته معاون کل وزارت بهداشت شانس انتقال کرونا در آن ۲۶/۵ درصد است یعنی بسیار بیشتر از مدارس (۱۱ درصد) و دانشگاه ها (۷ درصد) که مدت هاست تعطیلند. اینها همه اشتباه های محاسباتی را نشان می‌دهد و پرده از تصمیمات ناهماهنگ با واقعیات برمی دارد؛ موضوعاتی که به نفع هیچ چیزی به جز شیوع کرونا نیست.

نمی‌گوییم چند رام قطار داریم!

ایستگاه‌های تقاطعی و برخی واگن‌های قطار مترو دیروز آنقدر شلوغ بود که بتوان گفت این ازدحام زمینه را برای شیوع بیشتر کرونا مهیا می‌کند. فرنوش نوبخت، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه اما این ازدحام را قبول ندارد و به ما می‌گوید: دیروز خیلی‌ها مترو را رصد کردند و باید بگویم مترو شلوغ نبود. از او درباره این‌که مترو از چند درصد ظرفیتش استفاده می‌کند، می‌پرسیم و نوبخت می‌گوید که این روزها آنها از صد درصد ظرفیتشان بهره می‌برند. اما وقتی از او درباره تعداد قطارهای مترو می‌پرسیم، می‌گوید: ما هیچ‌وقت نگفته‌ایم چند رام قطار داریم و این موضوع اصلا مطرح نشده است.

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه ادامه می‌دهد: قطارهای ما شلوغ نیست و باید پرسید ما چقدر مسافر داریم؟ ما یك ظرفیت نامی را ایجاد کرده و آن را ارائه می‌کنیم. باید فاصله اجتماعی رعایت شود و این به عهده مردم است.

در اظهارنظری عجیب‌تر او می‌گوید: نگران ظرفیت ارائه‌شده از سوی مترو نباشید و بیشتر نگران این باشید که شهروندان موقع سوار و پیاده شدن بتوانند فاصله ایمنی را رعایت کنند. وقتی به او می‌گوییم رعایت این فاصله به این بستگی دارد که مترو از حداکثر ظرفیت خود استفاده کند، او می‌گوید: تعداد قطار را نمی‌توان افزایش داد، چون به هدوی ۳/۵ دقیقه می‌رسیم که ظرفیتش محدود است.

آمار کلی اتوبوسرانی

شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با علامت‌گذاری صندلی‌ها و محل ایستادن اتوبوس‌های پایتخت از شهروندان خواسته است با توجه به این علامت‌ها، فاصله‌گذاری اجتماعی را در اتوبوس‌ها رعایت کنند. در این شرایط، لازم است شرکت واحد تعداد اتوبوس‌های بیشتری را برای پاسخ به نیاز شهروندان به خطوط گوناگون اعزام کند.

البته مشخص نیست آیا این شرکت به تعداد کافی برای انجام این کار اتوبوس در اختیار دارد و اساسا با اجرای درست فاصله‌گذاری اجتماعی، ظرفیت اتوبوس‌ها دقیقا چه تعداد خواهد شد؟ این مسائل را از مدیران شرکت واحد جویا شدیم، اما آنها پاسخ دقیقی به ما ندادند و فقط گفتند در این روزها تعداد اتوبوس‌های اعزامی در خطوط مختلف را بین ۱۵ تا ۱۷ درصد افزایش داده‌اند؛ تعدادی که البته با توجه به بازگشت دوسوم کارمندان به محل کار از دیروز و بازگشایی مشاغل کم‌خطر از شنبه هفته آینده، برای اجرای دقیق طرح فاصله‌گذاری اجتماعی، کافی به نظر نمی‌رسد.

از سوی دیگر، با مراجعه به صحبت‌های مدیرعامل پیشین این شرکت می‌توان دریافت که در شرایط عادی روزانه حدود دو میلیون مسافر در تهران با استفاده از اتوبوس جابه‌جا می‌شوند. درحالی که تهرانی‌ها تمام و کمال به علامت‌های مشخص‌شده در اتوبوس‌ها توجه کنند، بدون شك ظرفیت استفاده از اتوبوس‌های تهران نصف می‌شود و طبیعتا ظرفیت روزانه استفاده از اتوبوس‌ها نیز به میزان یك میلیون نفر کاهش خواهد یافت.

حال اگر شرکت واحد اتوبوسرانی به دنبال همراهی شهروندان در اجرای فاصله‌گذاری در اتوبوس‌هاست، باید تکلیف کاهش یك میلیون نفری ظرفیت روزانه استفاده از اتوبوس‌های پایتخت را مشخص کند؛ در غیر این صورت، همان‌طور که دیروز در اتوبوس‌های پایتخت مشاهده کردیم، گوش هیچ‌شهروندی به توصیه‌های شرکت واحد بدهکار نخواهد بود و هیچ‌کس توجهی به علامت‌های مشخص‌شده در اتوبوس‌ها نخواهد کرد.

کاهش ۶۰ درصدی مسافران تاکسی‌ها

علیرضا قنادان؛ مدیرعامل تاکسیرانی تهران: طرح فاصله‌گذاری اجتماعی، طرحی است که فعلا تا انتهای فروردین ماه به ما ابلاغ شده است و بعد از آن هم قرار است که متناسب با برنامه‌های دولت برای سلامت جامعه پیش برود. اما موضوع این است که کرایه‌های تاکسیرانان، بر اساس ظرفیت چهار مسافر در نظر گرفته شده است و حالا و با اجرای این طرح فاصله‌گذاری اجتماعی، تعداد مسافران به سه نفر رسیده است. به نظر ما، برای رانندگان ناوگان تاکسیرانی شهری، اصلا ظرفیتی برای ایجاد هزینه مازادی بدون جبران وجود ندارد؛ حالا این جبران می‌تواند به روش‌های مختلف شکل بگیرد.

برای مثال یا باید مابه‌التفاوت کرایه نفر چهارم توسط دولت به شکلی تامین شود و دولت مشخصا، این تفاوت را به حساب تاکسیران‌ها واریز کند یا این‌که بازنگری صورت بگیرد و به‌طور کلی، کرایه‌ها بر مبنای سه نفر برنامه‌ریزی و اصلاح و از مسافران دریافت بشود. واقعیت این است که همین حالا هم به طور کلی و میانگین، تاکسیران‌ها با کاهش ۴۰ تا ۶۰ درصدی مسافر روبه‌رو شده‌اند و طبیعتا بسیار آسیب دیده‌اند؛ درصدی که در برخی از مسیرها مانند ترمینال‌ها و فرودگاه‌ها به ۹۰ درصد کاهش مسافر رسیده است.

به نظر می‌رسد که ادامه موفق این طرح، منوط بر جبران خسارتی است که بر تاکسیرانان وارد می‌شود. در حال حاضر، در تهران، حدود ۸۰ هزار تاکسی داریم که همه آنها امرار معاششان تنها از همین طریق است و شرایط به گونه‌ای نیست که بگوییم تعدادی از آنها به دلیل کاهش مسافر فعال نیستند؛ در واقع همه این ۸۰ هزار تاکسی در حال فعالیت است اما سهم درآمدی‌شان با توجه به کمبود مسافر و طرح فاصله‌گذاری اجتماعی، کاهش پیدا کرده است.