



۱۴

اما واگرهای تست آنتی بادی در بهبود یافتگان کرونا

میراث فرهنگی هویت فراموش شده

۱۶

سفر به مریخ با بلیت تانگاشیما و کلرادو

زندگی

سه شنبه ۲۴ تیر ۱۳۹۹ : شماره ۵۷۰۵



۱۵

۱۳ جامه



حق با شماست

info@amejamdaily.ir

روابط عمومی: ۲۲۲۶۱۴۲

تلنبار زباله

مظفری از تهران:

تعدادی از زباله‌گردهای شهر، گونی‌های بزرگ زباله‌هایی را که جمع کرده‌اند در منطقه نارمک و نبش میدان ۲۷ می‌گذارند و این زباله‌ها برای مدت طولانی در آخروهای شب، آنجا می‌ماند.

تلنبارشدن زباله‌ها باعث به وجود آمدن بوی بسیار ناخوشایند و جمع شدن موش‌ها در منطقه مسکونی و کنار پنجره خانه‌ها می‌شود که بسیار آذیت‌کننده است؛ بهتر است منطقه مشخصی برای نگهداری این زباله‌ها حتی به صورت موقت تعیین شود.

چراغ اتوبان

مولایی از تهران:

چراغ‌های روشنایی قسمتی از اتوبان تهران-کرج، حوالی وردآورد و نزدیک پمپ‌بنزین، مدت‌هاست که خاموش بوده و کار نمی‌کند و این موضوع رانندگی در شب را بسیار خطرناک و دشوار کرده است؛ امیدوارم خیلی زود به آن رسیدگی شود تا تعداد حوادث در این منطقه به حداقل برسد.

معاینه فنی

فرهادی از اصفهان:

چرا پیامک تخلف نداشتن گواهی معاینه فنی با تاخیر ده روزه از زمان ثبت به راننده ارسال می‌شود؟ کسی که اطلاع از تمام شدن زمان اعتبار معاینه‌فنی‌اش ندارد، زمانی متوجه ثبت تخلفش می‌شود که بیشتر از یک هفته تا ده روز از زمان جریمه شدنش می‌گذرد و طی این مدت ممکن است بارها این تخلف تکرار و جریمه‌های چندباره ثبت شود. بهتر نیست زمانی که تخلف صورت می‌گیرد، همان موقع به مالک خودرو اطلاع داده شود تا خیلی زود مشکل را رفع کند؟

ماسک ضد عفونی

فدایی از تهران:

در روزهای اخیر، مدام از طریق رسانه‌ها و مسئولان به مردم تذکر داده می‌شود که ماسک بزنید، اما دیگر خبری از ضد عفونی شبانه و مداوم خیابان‌ها، ایستگاه‌های اتوبوس، وسایل حمل و نقل و مکان‌های عمومی نیست. بهتر نبود اجبار ماسک با مداوم ضد عفونی شهر همزمان می‌شد تا نتیجه بهتر صورت بگیرد؟

سهام عدالت

لوری از تهران:

از دارندگان سهام عدالت هستم اما تاکنون موفق به ثبت شماره شبا در سایت سهام عدالت نشده‌ام. چرا سایت سهام عدالت برای اضافه کردن شماره شبا مسدود شده است؟ سازمان مربوطه لطفاً به این مسأله رسیدگی کند.



نگس خاغلزاده

جامعه

چند ماهی می‌شود که اخبار آمار فوتی‌های ویروس کرونا، جای آمار تصادفات کشته‌شده‌ها در حوادث جاده‌ای را در رسانه‌ها گرفته است؛ آماري که شاید این روزها کمتر دیده و شنیده شود اما همچنان وجود دارد. آمار می‌گوید که حوادث ترافیکی سالانه ۱۸ هزار کشته، ۳۵۰ هزار مجروح و ۴۵ هزار قطع نخاعی به جامعه تحمیل می‌کند؛ عدد و رقم‌های وحشتناکی که تلنگر ایده اصلاح رفتار ترافیکی و از آن مهم‌تر، اصلاح و بازسازی جاده‌های خطرناک و خطرناک کشور را در قالب یک پویش مردمی به نام «دوربرگردون» شکل داده است؛ ایده‌ای که طی چند سال پخته شد، در مسیر افتاد، آدم‌های مختلفی را با خودش همراه کرد، به برنامه تلویزیونی و بعد پویش مردمی تبدیل شد و مانند یک گلوله برقی در مسیر، بزرگ و بزرگ‌تر شد و حالا به روزهای اجرایی شدنش رسیده است.

یکی از مشارکت‌کنندگان در این پویش از ناامواری جاده‌های بیدسرخ می‌گوید: «بخشی از مسیر صحنه به کنار و مخصوصاً قسمت بیدسرخ را قبریابی کرده و بعد بی‌خیالش شده‌اند و همین قبریابی باعث تصادفات زیادی می‌شود.» یکی دیگر از بلوار اصلی شهر جدید هشتگرد و جدول‌هایی که عامل تصادف بسیاری از خودروها هستند می‌گوید، آن یکی عکس کامیون چپ‌شده‌ای را فرستاده و از دوربرگردان کرمانشاه، در نزدیکی کارخانه سیمان بیستون کیلومتر ۱۵، شکایت دارد که بدون علائم و سرعت‌گیر است و سالانه بیشتر از ۲۰۰ تصادف و ۳۰ کشته از آن گزارش می‌شود. مردم میانسالی هم از نداشتن روشنایی در کمربندی شهرشان می‌گویند که چند شب پیش یک موتور در حال عبور از این کمربندی به دلیل نداشتن دید کافی پشت به یک خودروی سواری پرآید زده‌بود. همه این‌ها پیام‌هایی است که در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی پویش دوربرگردون رد و بدل شده است؛ پیام‌هایی که در همه آنها یک ویژگی مشترک به چشم می‌خورد و آن هم کوچک بودن مشکلاتی است که باعث رخ دادن حوادث بزرگ می‌شود. سلیم ثنائی، ایده‌پرداز این پویش به همراهه عبدالوا، مجری نام‌آشنای تلویزیون به‌طور مشترک تهیه‌کنندگی یک برنامه تلویزیونی به همین نام را برعهده دارند. ثنائی که سال‌ها کارشناس عالی تصادفات پلیس بوده از دغدغه‌های همیشگی‌اش برای کمک‌کردن حوادث و کشته‌شدگان جاده‌ای می‌گوید: «همیشه به این فکر می‌کردم چطور باید حوادث جاده‌ای را کاهش بدهیم؟ می‌دانستم که برای پیدا کردن علت تصادفات، باید قبل و بعد تصادف را بررسی کنیم و این علت‌ها و رفع آنها به یک فرهنگ‌سازی در ابعاد گسترده نیاز دارد. همین باعث شد که پویش مردمی دوربرگردون شکل بگیرد؛ پویشی که در روزهای اول فقط یک ایده به قصد اصلاح و فرهنگ‌سازی برای کمترکردن آمار کشته‌شدگان و مجروحان جاده‌های بین شهری بود اما کم‌کم بزرگ شد.» و امروز نشانه‌هایش را در جاده‌های کشور می‌بینیم. فرهنگ‌سازی رانندگی و اصلاح رفتار ترافیکی و در نهایت اقدام عملی برای اصلاح نقاط حادثه‌خیز همه آن چیزی بود که در این پویش به شکل جدی به آن پرداخته شده است، اما موضوع اصلاح رفتار

ترافیکی آدم‌ها و بازسازی جاده‌ها با یک روز و دو روز و یک ماه و دو ماه راه نمی‌افتد و نیاز به یک زمان طولانی‌مدت در چند سالی متوالی دارد تا به نتیجه برسد. راهی که متولیان و اعضای پویش دوربرگردون در آن افتاده و پایشان را فراتر از شکایت و گله و اعتراض گذاشته‌اند، آستین‌هایشان را بالا زده و به دل ماجرا رفته‌اند؛ ماجری که هرچه بیشتر داخل آن می‌روی، نه‌تنها تمام نمی‌شود که وسیع‌تر هم می‌شود.

جمعی که جمع است

در طول سال‌های اخیر، رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی قدرت خودشان را به رخ همه کشیده‌اند. حالا دیگر همه می‌دانند رسانه این قدرت را دارد که موضوعی را

مطرح کند و پیگیری آن بماند؛ کاری که در دوربرگردون به خوبی انجام شده و همین پیگیری‌های مردمی باعث نتیجه‌بخشی آن شده و مردم نسبت به حق خود و سلامت و امنیت‌شان حساس شده‌اند. حالا دیگر مردم فقط از این جاده‌ها با غر و عصبانیت رد نمی‌شوند؛ خودشان را مسؤول می‌دانند، عکس می‌گیرند و خبر پستی و بلندی‌ها و خطرناک بودنش را به گوش همه می‌رسانند و منتظر می‌مانند؛ منتظر آن‌روز که خودروهای بسیج و وزارت راه را در آن نقطه ببینند.

حالا پویش به روزهای خوش رسیده است؛ وزارت راه و ترابری، بسیج، پلیس راهور، بیمه مرکزی، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، اورژانس، هلال احمر و... همه پای کار آمده‌اند تا هدف اصلاح این جاده‌های مرگبار به نتیجه برسد. در این میان، مردم هم با اطلاع‌رسانی و عکس و فیلم‌هایشان، فهرست این نقاط حادثه‌خیز را روز به روز پر و پیمان‌تر و البته کامل‌تر می‌کنند تا جاده‌ای، راهی، خطری در نقطه‌ای دور نادیده گرفته نشود. بعد از آن متولیان پویش یک نقطه را انتخاب می‌کنند و با سازمان‌های مختلف وارد موضوع می‌شوند؛ وزارت راه و ترابری تجهیزات اصلاحی می‌دهد، بسیج نیروی انسانی این پویش را تأمین می‌کند، پلیس راه هم در الزامات قانونی این حرکت قدم برداشته است و بقیه‌اش را هم مردم و خیرین و مهمانان برنامه تلویزیونی دوربرگردون از

جمله حمید استیلی، علیرضا خمسه، امیرتاجیک و آرش برهانی برعهده گرفته‌اند تا جایی نماند که به خاطر کم و کسری کوچکی از بودجه و منابع مالی، همان‌طور و پراز ایراد و اشکال‌های جزئی بماند. حالا حتی خبرهای خوبی از سوی نمایندگان مجلس هم به گوش می‌رسد که قرار است به این موضوع ورود پیدا کنند؛ آنقدر که دیگر پویش دوربرگردون تبدیل به یک حرکت فراسازمانی شده و همه آن را به عنوان یک حرکت ملی می‌شناسند.

حرف‌هایی که عملی شد

خوبی‌اش این است که همه چیز در حد حرف و شعار باقی نمانده است؛ «ما از کرمان شروع کردیم و همین حالا، نیروهایمان در سه نقطه از جاده‌های حادثه‌خیز روستاهای کرمان مشغول کار هستند.» مثلاً یکی از نقاط، جاده‌ای در یکی از روستاهای کرمان است که در یک طرف مناطق مسکونی و در طرف دیگر، مناطق آموزشی اهالی روستا واقع شده و برای عبور و مرور در این مسیر، حوادث دلخراشی رخ داده است. ثنائی از به نتیجه رسیدن اصلاح آن می‌گوید: «این جاده پل زیرگذری با شرایط بسیار بدی داشت و به محل جمع‌آوری زباله تبدیل شده بود؛ در صورتی که به کمی رسیدگی نیاز داشت که این مشکل بزرگ حل شود.» حالا زباله‌های زیر پل به جای دیگری انتقال یافته، آسفالت سبکی انجام شده، روشنایی کار گذاشته شده تا بچه‌ها برای عبور از زیرپل ترسی نداشته باشند و یک تهویه هوا هم پل بزرگ‌تر را به محل قابل عبور و مرور تبدیل کرده است؛ آنقدر که دیگر آن جاده حادثه‌خیز نیست. اما مهم‌تر از آن، واکنش اهالی منطقه است: «آنها که از دور تماشا می‌مانند و دعای خیر و حال خوششان، جزو ارکان اصلی کار هر روزه است.» مهدی صالح‌پور، مدیر محتوای پویش و برنامه دوربرگردون درباره همین واکنش‌ها می‌گوید: «بیشتر مردم و ساکنان معتقدند این راه‌ها و جاده‌ها، نیازی به هزینه و تجهیزات اساسی ندارند و اصلاح نشدن آنها بیشتر از هر چیزی به اختلاف سازمان‌ها و ارگان‌ها و نهادهای مختلف برمی‌گردد. مردم می‌گویند این که شما همت کرده و آمده‌اید و آن را درست می‌کنید، اول امنیت جانی مردم شهر و بعد هم آبروی شهرمان را خریداریه‌اید.» البته قرار نیست انگشت اتهام به سمت کسی برود، یعنی بر خلاف همیشه که همه چیز گردن کم‌کاری‌های مسئولان می‌افتد، اینجا این‌طور نیست. سلیم ثنائی در این باره مثال می‌زند: «همین هفته پیش تصادف منجر به فوتی در یکی از جاده‌ها رخ داد. چهار ساعت قبل از حادثه، جاده گاردریل داشته اما کمی بعد بخشی از آن که به خوبی داخل زمین نرفته بود، دزدیده می‌شود و در همین فاصله که دوباره آن را سر جایش بگذارند، این اتفاق رخ می‌دهد.» و این تنها یک نمونه از این دست اتفاق‌هاست؛ اتفاق‌هایی که بر سر دیگر علائم رانندگی و چراغ‌ها و... هم آمده است.



یادداشت: علیرضا اسماعیلی

استاد دانشگاه

اصلاح رفتار به موازات

اصلاح جاده

تعداد نقاط حادثه‌خیز در کشور کم نیست؛ جاده‌ها و مسیرهایی که مشکلات مهندسی دارند، پیچ‌های تنیدی دارند، پل روگذر و جاده کنارگذر نیاز دارند و... مسائلی شبیه این‌ها که باعث رخ دادن اتفاقات ناخوشایندی می‌شود؛ اما واقعیت این است که رفع آنها نیازمند صرف زمان و هزینه زیادی است.

برای همین، این‌که با انجام اقدامات کوچکی مثل نصب تابلو و چراغ و علائم هشدار، خطر آفرین بودن آن را بیشتر از همیشه به راننده هشدار بدهیم هم در این برهه زمانی فکر خوبی است.

در واقع اگرچه نمی‌شود خیلی زود و در مدت کوتاهی، پل روگذر نصب کرد، اما می‌شود هشدار عبور عابر پیاده را به راننده بدهیم تا حواسش را جمع کند و احتمال خطر بدهد. اما آنچه در این میان بسیار مهم است و نباید نادیده گرفته شود، این است که به موازات اصلاح جاده‌ها، رفتارهای رانندگی مردم را هم اصلاح کنیم.

باید بتوانیم این فرهنگ را در مردم جا بیندازیم که راننده بتواند موقعیت خطرناک را تشخیص بدهد، احتیاط کند، با کم کردن سرعت، حق مردم را رعایت کند و بین چنین موقعیت‌هایی با موقعیت‌های عادی تفاوت‌های بسیار زیادی قائل شود.

ماجرای این است که هر قدر هم که یک جاده را ایمن کنیم یا حتی دربارۀ ایمنی ناکافی یک جاده به راننده هشدار بدهیم، اگر با راننده قانون‌گریزی روبه‌رو باشیم که رفتارهای پرخطرش همه‌جا ادامه دارد، طبیعتاً اصلاح جاده چه در ابعاد کوچک و چه در ابعاد گسترده، نمی‌تواند چاره‌ساز باشد.

در واقع همین جاده‌هایی که به اندازه کافی آگاهی به راننده می‌دهد، می‌تواند برای یک راننده قانونمند جاده ایمن و برای یک راننده قانون‌گریز، جاده‌ای بسیار خطرناک و حادثه‌خیز باشد؛ در واقع گاهی این ما هستیم که به واسطه رفتارهای ترافیکی‌مان، حادثه‌خیز بودن یا نبودن یک مسیر را تعیین می‌کنیم.

لذا جا افتادن درک خطر به واسطه نقشی موثر در نتیجه‌بخش بودن این مسیر داشته باشد.

همین حالا، درک خطر ویروس کرونا توانسته است رفتار دست‌نادر را به طور اساسی در مردم به وجود بیاورد؛ پس چرا نتوانیم درک خطر جاده‌ها را به مردم بدهیم تا فرهنگ درست رانندگی کردن و توجه به علائم و هشدارها، در مردم نهادینه شود؟

آن وقت است که همراهی توام اصلاح جاده‌ها با رفتارهای صحیح رانندگی می‌تواند تعداد نقاط حادثه‌خیز را روز به روز کاهش دهد.