کوتاه از جامعه

سهمیه بگیرهای کنکور کم می‌شوند

ابراهیم خدایی، رئیس سازمان سنجش آموزش کشور با اشاره به لایحه «توزیع عادلانه فرصت‌ها و امکانات تحصیلی در آموزش عالی»، این لایحه را در راستای حذف قید و بندها از سر راه افراد برتر کنکور ارزیابی کرد و گفت: سهمیه‌های کنکوری و آزمون‌های کشور از ۱۹ مورد به سه مورد کاهش یافته و سهمیه‌های مهمی همچون بومی گزینی، بومی منطقه ای، بومی قطب و بومی ناحیه‌ای به دلیل مشکلات متعددی که برای دانشگاه‌های کشور ایجاد کرده در این لایحه حذف شده است.

وی یادآور شد: امتیاز تسهیلات فرزندان هیات علمی، سهمیه‌های قهرمانان، حافظان قرآن، بهیاری و کشاورزی نیز در این لایحه حذف شده‌اند. همچنین سهمیه مناطق محروم نیز دستخوش تغییرات جدی شده است و فقط بر اساس نیاز منطقه‌ای و مصوبه شورای گسترش دانشگاه‌ها اعمال می‌شود.

خدایی عنوان کرد: در سهمیه مناطق، سهمیه مناطق ۱، ۲ و ۳ به دلایلی از جمله توزیع آموزشی این مناطق و زیرساخت‌های آموزشی باقی مانده اما آن نیز به صورت ۵۰ درصد به نسبت شرکت کنندگان اعمال می‌شود./ مهر

اعطای تندیس فداکاری به دانشجویان

معاونت فرهنگی سازمان جهاد دانشگاهی تهران نهمین آیین اعطای تندیس ملی فداکاری به دانشجویان ایران را چهارشنبه ۲۰ آذر در تالار فردوسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران برگزار می‌کند.

در این مراسم از ۳۰ دانشجو و گروه فداکار شامل ۱۲ گروه دانشجویی و ۱۸ دانشجوی فداکار، خانواده دو شهید دانشجوی مدافع حرم و خانواده یك دانشجوی مبتلا به مرگ مغزی و یك استاد فداکار با اهدای تندیس فداکاری، لوح سپاس و جایزه نقدی تجلیل خواهد شد.

استقرار واحد خونگیری از سوی سازمان انتقال خون در باشگاه دانشجویان دانشگاه تهران برای پذیرش استادان، کارکنان و دانشجویان داوطلب اهدای خون نیز از برنامه‌های جانبی این رویداد است./ جام جم دیلی

لاشه پرندگان مهاجر را نخرید



حسین رضوانی، مدیرکل دامپزشکی استان مازندران نسبت به تبعات عرضه غیرقانونی لاشه پرندگان مهاجر هشدار داد.

وی گفت: زمستان فصل شیوع بیماری‌های ویروسی چون گامبورو، نیوکاسل، برونشیت کمپلکس تنفسی و احتمالا آنفلوآنزا در میان پرندگان است. به همین دلیل به منظور پیشگیری از ورود و تکثیر ویروس و بروز احتمالی بیماری از مردم می‌خواهیم از صید، شکار، خرید و فروش و تماس با پرندگان مهاجر که می‌توانند ناقل ویروس‌ها باشند، خودداری کنند./ تسنیم

تهران برای سومین بار بد بو شد

بعد از انتشار بوی نامطبوع در تهران در دی سال گذشته و انتشار مجدد این بو در هفته گذشته، پایتخت یك بار دیگر گرفتار بوی نامطبوع شد.

از سال گذشته فرضیه‌های مختلفی از جمله شیرابه‌های آرادکوه، فاضلاب و ماده شیمیایی مرکاپتان - که به گاز شهری تزریق می‌شود - به عنوان منشا بوی نامطبوع پایتخت مطرح شده، اما هیچ گاه منشا دقیق این بو اعلام نشد و این موضوع مسکوت ماند.

با این حال، شهردار تهران نیز از تحویل اطلاعات بوی نامطبوع پایتخت به ستاد بحران خبر داد. پیروز حناچی که البته به انتشار بوی ناخوشایند در روز دهم آذر اشاره داشت، گفت: از طریق تماس مردمی با سامانه ۱۳۷ انتشار بوی نامطبوع در مناطق ۲، ۴، ۶، ۱۰، ۱۱ و ۱۳ ثبت شد و گزینه‌های مختلفی در مورد منشأ این بو احصا شد./ جام جم دیلی

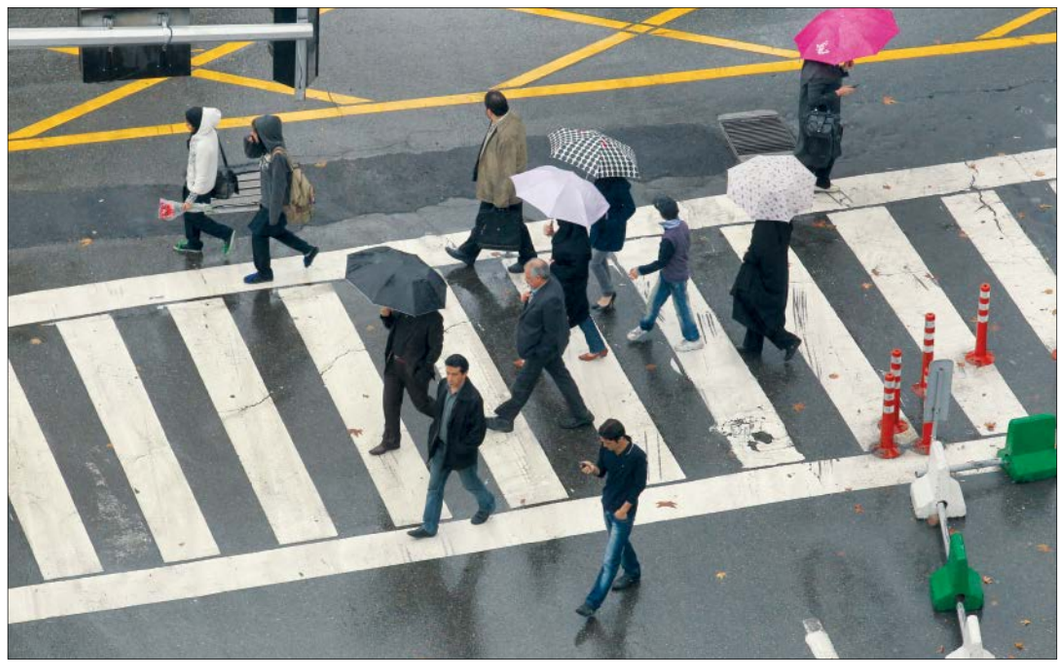
جشنواره اسوه؛ رقابتی میان پایگاه‌های بسیج



احسان رضایی، مسؤول سازمان بسیج مساجد و محلات گفت: جشنواره اسوه که ده سال پیش برگزار و پس از آن دچار وقفه‌ای طولانی شد، امسال بار دیگر برگزار خواهد شد. وی افزود: در این جشنواره از میان ۵۰ هزار پایگاه بسیج مساجد و محلات در روستاها و شهرهای کشور که در هر دو بخش خواهران و برادران فعال هستند، رقابتی در موضوعات مختلف ایجاد می‌شود. به گفته رضایی، مرحله ناحیه‌ای و شهرستانی جشنواره اسوه، آذرماه، مرحله استانی آن در دی ماه و مرحله کشوری و ملی جشنواره بهمن امسال برگزار خواهد شد./ جام جم دیلی

پیشنهاد ساخت تراموا در تهران

محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران از پیشنهاد شهردار پایتخت برای استفاده از تراموا در سه مسیر پایتخت به منظور کاهش آلودگی هوا خبر داد. وی بیان کرد: بین استفاده از اتوبوس‌های برقی و تراموا اختلاف نظر بود و پیروزحناچی شهردار تهران پیشنهاد استفاده از تراموا را در سه مسیر خیابان ولی عصر(عج) از تجریش تا راه‌آهن، خیابان امام خمینی(ره) تا میدان امام خمینی و اطراف بازار بزرگ تهران داشت./ فارس



استان‌های تهران با ۳۱۷، خراسان رضوی با ۱۷۱ و فارس با ۱۴۹ نفر بیشترین تعداد عابران متوفی را در سوانح ترافیکی ۷ ماه امسال داشته‌اند

عکس: جام جم

مرگ پیاده می‌رود

از فروردین تا پایان مهر امسال ۲۱۸۱ عابر پیاده در حوادث رانندگی، جان خود را از دست داده‌اند



میثم اسماعیلی

جامعه

درست آذر ۹۳ سال پیش، هنوز تهران به تسخیر خودروها و موتورسیکلت‌ها درنیامده بود که قرعه نخستین قربانی سوانح رانندگی به نام درویش خان از نوابغ موسیقی ایران می‌افتاد. فارغ از شهرت نخستین قربانی سوانح رانندگی در ایران، این نکته جالب توجه است که اولین قربانی سوانح رانندگی هم یك عابر پیاده بود. این روال همه این ۹۳ سال گذشته است، چراکه همین دیروز هم وقتی پزشکی قانونی گزارشی از تعداد کشته‌های تصادفات در هفت ماه ابتدای سال منتشر کرد سهم عابران پیاده در این تلفات چشمگیر بود.

آن طور که از گزارش سازمان پزشکی قانونی کشور مشخص است در هفت ماهه سال جاری ۲۱۸۱ عابر پیاده در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند که این رقم حدود یك پنجم - ۱۹/۸ درصد - کل تلفات تصادفات این مدت را به خود اختصاص داده است. نه نسبت به ۹۳ سال پیش که این آمار نسبت به مدت مشابه سال گذشته خود هم افزایش داشته است. برای فهم بیشتر این موضوع بهتر است بدانیم حوادث رانندگی در ایران از لحاظ تعداد قربانیان، دومین عامل مرگ و میر محسوب می‌شود و بیش از یك سوم تخت‌های بیمارستان‌های کشور به قربانیان حوادث رانندگی اختصاص می‌یابد؛ در حالی که به طور متوسط در جهان، سوانح رانندگی عامل نهم مرگ و میر است.

آمار عابران فوت شده در حوادث رانندگی هفت ماهه سال ۱۳۹۸ نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۲/۱ درصد افزایش داشته است. آمار ارائه شده توسط سازمان پزشکی قانونی جزئیات بیشتری دارد. این‌که سه‌چهارم عابران متوفی در تصادفات مرد و یك چهارم زن بوده‌اند، این‌که استان‌های تهران با ۳۱۷، خراسان رضوی با ۱۷۱ و فارس با ۱۴۹ نفر بیشترین تعداد عابران متوفی را در سوانح ترافیکی داشته‌اند یا نیمی از عابران پیاده در راه‌های درون‌شهری (۵۴/۳ درصد) جان باخته‌اند و ۳۷/۷ درصد نیز در جاده‌های برون‌شهری، ۶/۶ درصد در راه‌های روستایی و ۱/۴ درصد در سایر راه‌ها کشته شده‌اند یا این‌که برخورد با خودروهای سواری با ۶۳/۸ درصد عمده ترین علت مرگ عابران پیاده در تصادفات بوده است و پس از آن برخورد با وانت بار با ۱۱ درصد، موتورسیکلت با ۹/۱ درصد، کامیون و تریلی با ۶/۳ درصد و برخورد با اتوبوس و مینی بوس با ۳ درصد موجب از دست دادن جان عابران پیاده شده است. اینها برخی از جزئیات گزارش اخیر پزشکی قانونی است.

> برخورد با خودروهای سواری با ۶۳/۸ درصد و تصادف با وانت‌بارها با ۱۱ درصد عمده‌ترین علت مرگ عابران پیاده در تصادفات بوده است

توصیه، فرهنگ‌سازی و آموزش

براساس گزارش پزشکی قانونی سهم عابران پیاده از تلفات سوانح رانندگی در هفت ماهه نخست سال یك پنجم بوده است. در آمار مشابه دیگری که در گذشته از سوی مرکز اطلاعات و کنترل ترافیك پلیس راهور ناجا منتشر شده بود از سهم حضور ۳۰ درصدی عابران پیاده در تصادفات شهری حکایت می‌کرد، به این مفهوم که در همه موارد عابران پیاده جزو قربانیان تصادفات نیستند و در برخی از موارد، آنها را به عنوان عامل یا مقصر تصادفات شهری هم می‌شناسند. این‌که تقریبا از هر سه تصادف درون شهری، یك عابر پیاده در این تصادفات حضور داشته باشد، آمار هشداردهنده‌ای است که نشان می‌دهد هنوز هم باید برای آموزش و فرهنگ سازی عابران پیاده و البته رانندگان، کار جدی‌تری انجام شود. هر چند آمارها همواره سنجه مناسبی برای پژوهشگران است، اما علیرضا اسماعیلی معتقد است در کلانشهرها، آمار حضور عابران پیاده در تصادفات، بیشتر از این ۳۰ درصد است و گاهی به ۵۰ درصد هم می‌رسد. رئیس پیشین پلیس راه کشور به جام جم می‌گوید: در وهله اول باید دقت داشته باشیم در کشور ما در برخی مناطق مسیر خوبی برای عبور عابر پیاده وجود ندارد؛ مثلا پل عابر پیاده مکانیزه یا خط کشی عابر پیاده وجود ندارد.

هر چند او معتقد است آموزش و فرهنگ سازی و توجه به مباحث روانشناختی نیز می‌تواند در کاهش بروز تصادفات رانندگی و کاهش قربانی شدن عابران پیاده موثر باشد، اما گفته‌های او در ارتباط با آسیب‌شناسی این معضل بیشتر رنگ توصیه به خود می‌گیرد. توصیه‌هایی که البته رعایت آن می‌تواند از آمار بالای تلفات عابران پیاده تا حد بسیاری بکاهد.

او پیشنهاد می‌کند عابران پیاده باید مراقب باشند در شب با لباس‌هایی به رنگ تیره از عرض خیابان‌ها عبور نکنند، چراکه دیدن و دیده شدن در کاهش آمار تصادفات بسیار مهم است. یعنی هم ما وسیله نقلیه را ببینیم و هم وسیله نقلیه، قادر به دیدن عابر پیاده باشد.

اسماعیلی بر این باور است اگر آموزش و فرهنگ‌سازی از همان دوران مهدکودك و مدرسه آغاز شود و گذرگاه‌های عابر پیاده نیز تجهیز شود و رانندگان و عابران پیاده از قوانین راهنمایی و رانندگی تخطی نکنند، آن وقت می‌شود امیدوار بود از آمار ۳۰ درصدی حضور عابران پیاده در تصادفات شهری کاسته شود.

وقتی خودروها اولویت دارند

رد بسیاری از سیاست‌های کلان را هم می‌توان در آمار کشته‌ها پیدا کرد. بسیاری از کارشناسان شهری بر این باورند که شهر در قبضه خودروسازان است و هیچ تناسبی هم میان راهسازی و ایجاد معابر در شهرها با تعداد خودروهای تولیدشده وجود ندارد؛ همین است که همواره از تعداد پیاده‌راه‌های شهری کم و به خیابان‌هایی اضافه می‌شود که قرار است محل جولان خودروها باشد. نگاه کلان مدیران شهری هم این تئوری را اثبات می‌کند. نکته دیگری که حتما سهم قابل توجهی در آمار کشته‌ها دارد و کمتر به آن پرداخته می‌شود، شیوه شهرسازی است.

به اعتقاد کارشناسان، در شهرهای پیشرفته جهان، بزرگراه‌ها در محیط شهری ساخته می‌شود و نکات لازم را برای حفظ امنیت شهروندان در نظر می‌گیرند، اما در کشورمان برای ساخت این معابر، برخورد دوگانه صورت می‌گیرد. به عنوان مثال در بزرگراه‌ها، ایستگاه‌های اتوبوس تندرو ساخته می‌شود، اما تمام ایستگاه‌ها به پل عابرپیاده مجهز نمی‌شود.

علیرضا سرحدی، کارشناس مسائل شهری است و از نبود احترام و امنیت عابران در نگاه مدیران شهری گلایه می‌کند. به اعتقاد او نگاه مدیریت شهری به شهروندان، خالی از هر گونه احترام است. او به جام جم می‌گوید «نوع شهرسازی‌ها خودرومحور است، چرا که برای آنها سود دارد. برج‌سازی و خودروسازی و ساختمان‌سازی است که برای مدیریت شهرها سودآور است، نه مردم و عابران پیاده. در پیاده‌روها که راه می‌روید هر ۵۰ قدم، شما مجبور به رفتن به خیابان می‌شوید، چرا که پیاده‌رویی دیگر وجود ندارد یا نخاله‌های ساختمانی پیاده‌روها را محصور کرده یا دستفروشان.»

همیشه عابر مقصر نیست

بیشترین سهم تلفات عابران پیاده نسبت به کل تلفات تصادفات، مربوط به استان تهران با ۳۸/۶ درصد است. با این توضیح تکراری که این آمار متعلق به هفت ماهه نخست امسال است و هنوز پنج ماه تا پایان سال مانده است. با مقایسه این آمار با آنچه در کشورهای دیگر به دست آمده می‌توان متوجه وخیم بودن این اوضاع در ایران شد. به عنوان مثال در حالی ۳۸ درصد کشته‌های تصادفات تهران را عابران پیاده تشکیل می‌دهند که میزان کل کشته‌های تصادفات درون‌شهری . و نه صرفا عابران پیاده. در اروپا فقط ۲۰ درصد است.

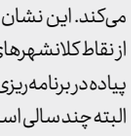
در گزارش منتشر شده از سوی سازمان پزشکی قانونی استان خراسان رضوی با ۱۷۱ کشته در رتبه دوم تلفات عابران پیاده در تصادفات قرار دارد. چند سال پیش پژوهشی از سوی دانشگاه علوم پزشکی مشهد درباره تصادفات منجر به جراحت و فوت عابران پیاده صورت گرفت که برخی یافته‌های آن را می‌توان به دیگر شهرهای کشور هم تعمیم داد. در بخشی از این پژوهش علت تامه تصادفات منجر به جرح و فوت عابران پیاده بین سال‌های ۹۰ تا ۹۴ در شهر مشهد منتشر شده که نتایج آن جالب توجه است. به عنوان مثال در صدر دلایل تصادفات عابران پیاده «رعایت نکردن فاصله طولی» قرار گرفته است و عوامل دیگری همچون رعایت نکردن حق تقدم، بی توجهی به جلو، تجاوز به چپ ناشی از سبقت، عبور از محل ممنوع و حرکت در خلاف جهت در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

در بر همان پاشنه می‌چرخد

با یك جست‌وجوی ساده میان اخبار منتشر شده در سال‌های گذشته می‌توان به میزانی از سهم عابران پیاده در تلفات سوانح رانندگی دست یافت. سهمی که در همه این سال‌ها چشمگیر بوده است و کاهش چشمگیری که ناشی از اعمال یك راهکار باشد در آن دیده نمی‌شود. به عنوان مثال در سال ۹۶ به گواه آمارهای منتشر شده ۴۸ درصد فوت‌شدگان حوادث رانندگی تهران را عابران پیاده تشکیل می‌دادند. این آمار در سال ۹۷ هم تفاوت آنچنانی نداشته است، چراکه رئیس وقت اداره تصادفات پلیس راهور پایتخت در تشریح تصادفات سال ۹۷ اعلام کرده بود ۴۵ درصد متوفیان حوادث رانندگی معابر تهران بزرگ سهم عابران پیاده بوده است. این درصد در ارتباط با سال ۹۵ هم جالب توجه است و سهم عابران پیاده در تصادفات را در این سال ۴۶ درصد عنوان کرده‌اند. مقایسه درصدی این سه سال را که اضافه کنید به آمار تازه منتشر شده سازمان پزشکی قانونی کشور در هفت ماهه نخست سال می‌توانیم متوجه شویم با این روال نباید منتظر بهبود این وضعیت در سال‌های آینده باشیم.

حق تقدم با عابران پیاده نیست

جامعه+



مهرداد مال‌عزیزی

کارشناس شهرسازی

ایمن نبودن مسیرهای تردد عابران پیاده در بسیاری از شهرهای کوچك و بزرگ کشور ناشی از خودرومحور بودن شهرهای ایران است؛ چراکه اساسا عابران پیاده هیچ جایگاهی در نگاه مدیران ما در تدوین طرح‌های توسعه شهری ندارند و همیشه در این طرح‌ها خودروهای سواری و دیگر وسایل حمل‌ونقل موتوری در اولویت قرار گرفته‌اند. به عبارت دیگر، هیچ حق تقدمی برای عابران پیاده در طرح‌های توسعه شهری در نظر گرفته نشده است؛ در حالی که در ۵۰ سال گذشته سیاستگذاران بسیاری از کلانشهرهای کشورهای توسعه‌یافته، عابران پیاده را به عنوان اولویت اصلی در طرح‌های توسعه شهری در نظر می‌گیرند. تا زمانی هم که نگاهی مشابه میان مدیران شهری ما ایجاد نشود، نمی‌توان انتظار کاهش تلفات عابران پیاده در تصادفات درون‌شهری را داشت، چراکه ایمنی شبکه دسترسی شهری برای عابران پیاده در طرح‌های توسعه شهری ما تضمین نشده است.

باید توجه داشت ایمنی شبکه راه‌ها یکی از اصلی‌ترین مسائل در توسعه شهری است. اما بسیاری از طرح‌های توسعه‌ای که در سال‌های گذشته در کلانشهرهای کشور اجرا شده، یا جامع‌نگری لازم را نداشته‌اند یا به دلیل ملاحظات سیاسی و رانت‌های موجود، دستخوش تغییراتی شده‌اند که باعث شده آن طرح‌ها فایده لازم برای شهر را نداشته باشد. یعنی خیلی از مواقع، مغایرت‌هایی در زمان اجرای طرح‌های تفصیلی کلانشهرها با برنامه‌های پیش‌بینی‌شده اتفاق می‌افتد که اصل و اساس وجود آن طرح‌ها را زیر سوال می‌برد. نبود شبکه گسترده دسترسی پیاده و سواره سبك در کلانشهرهای کشور که ناشی از ضعف طرح‌های توسعه شهری است، از دیگر مواردی است که باعث کاهش ایمنی تردد عابران پیاده در شهرهای بزرگ کشورمان شده است. اکنون همه کلانشهرهای ما با کمبود مسیر ایمن دوچرخه‌سواری به عنوان مهم‌ترین وسیله حمل‌ونقل غیرموتوری برای تردد در شهرها مواجه هستند.

همچنین درباره کمبود شبکه پیاده‌رو در کلانشهرهای کشور می‌توان به این نکته اشاره کرد که در بسیاری از خیابان‌های اصلی کلانشهرهای ما یا اصلا مسیر پیاده‌رو وجود ندارد، یا پیاده‌روها در فواصل بسیار دچار اختلاف سطح می‌شوند یا شکل کف آنها تغییر پیدا می‌کند. این نشان می‌دهد هیچ طرح آمایشی خاصی در زمینه مسیرهای پیاده در بسیاری از نقاط کلانشهرهای ما در نظر گرفته نشده است. موضوعی که بازهم بی‌توجهی به عابران پیاده در برنامه‌ریزی‌های توسعه شهری را ثابت می‌کند.

البته چند سالی است برخی مدیران شهری به این آگاهی رسیده‌اند که باید در طرح‌های آینده توسعه کلانشهرها نگاه مناسب‌تری به عابران پیاده داشته باشند و توسعه پیاده‌روها و مسیرهای ایمن تردد وسیل نقلیه غیرموتوری را در اولویت قرار دهند. این موضوعی است که در برنامه‌های بسیاری از کلانشهرها برای نوسازی بافت‌های فرسوده دیده شده است.

سرانجام عابران مقصر

از چند سال پیش که مرگ عابران پیاده در معابر شهری موضوع سهم عابران در تصادفات را داغ کرده بود، برخی کارشناسان از لزوم جریمه شدن عابران بی‌توجه دم می‌زدند؛ اقدامی که به نظر هم می‌رسید به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم میسر نباشد و باید تاکید کرد تا وقتی برای بهبود فرهنگ ترافیك و ایمن شدن پیاده‌روها تلاش قابل توجهی صورت نگرفته نمی‌توان از جریمه عابران به‌عنوان راهکاری مناسب نام برد. براساس ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که سال ۸۹ مصوب شد، در صورتی که راننده در تصادفی که با عابر اتفاق می‌افتد، هیچ قصوری مرتکب نشده باشد، کارشناس تصادفات پس از بررسی صحنه تصادف می‌تواند عابر را مقصر حادثه معرفی کند.

برای نمونه اگر عابری با وجود پل عابر پیاده یا زیرگذر از عرض خیابان عبور کند و فردی را که با رعایت قوانین و سرعت مطمئن در حال رانندگی است، به خطر بیندازند و او را در شرایط تصادف با خود قرار دهد، مقصر شناخته می‌شود. اما این راهکار خیلی زود از سوی کارشناسان شهری رد شد، آنها اجرای این مورد را با توجه به بستر کنونی جامعه بیشتر به یك شوخی می‌دانستند. برای این نوع نگاه، مصداق‌هایی هم وجود داشت. به عنوان مثال در بزرگراهی که اولویت تردد با خودروهاست و البته پل هوایی هم برای عبور عابران تعبیه شده، اگر عابر از بزرگراه عبور کرد و باعث تصادف شد، قانون برای عابر ۳۰۰۰ تومان جریمه در نظر گرفته! همین است که به اعتقاد آنها جریمه ۳۰۰۰ تومانی برای عابری که رعایت نمی‌کند، یك شوخی است.

