



کوتاه‌تر از گزارش

جریمه عابران پیاده ممکن است؟

رئیس پلیس راهور ناجا از طراحی سامانه‌ای برای جریمه عابران پیاده خبر داده و گفته‌است ما باید به سمت رعایت حق تقدم با اولویت عابران پیاده حرکت کنیم و عابران پیاده متخلف را جریمه کنیم. سردار کمال هادیانفر همچنین عنوان کرده‌است ما این سامانه را طراحی کرده‌ایم، کنملی و چهره افراد را هم داریم. پس می‌توان این موارد را با هم تطبیق داد و متخلفان را جریمه کرد. اما موضوع مقصر شناختن عابران پیاده متخلف در تصادفات موضوع جدیدی نیست و این بحث ۱۰ سال پیش نیز در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مطرح شده‌است. براساس این قانون، اگر در تصادفی یک خودرو با عابر پیاده، راننده هیچ قصوری مرتکب نشده باشد، کارشناس تصادفات پس از بررسی صحنه می‌تواند عابر را به عنوان مقصر حادثه معرفی کند. برای نمونه اگر عابری با وجود پل عابر پیاده یا زیزگرد از عرض خیابان عبور کند و فردی را که با رعایت قوانین و سرعت مطمئن در حال رانندگی است، در شرایط تصادف با خود قرار دهد، مقصر شناخته می‌شود.

البته قانون مصوب سال ۱۳۸۹مجلس شورای اسلامی، اولین مقرراتی در کشور نیست که بر جریمه عابران پیاده متخلف تاکید کرده‌است، چراکه قانونگذاران از پنج دهه پیش نیز به فکر این مساله بودند و در قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب سال ۱۳۵۰ نیز آمده‌است در صورتی که عابر پیاده از عبور از سوارهرو و معابر و خیابان‌ها جز از نقاطی که خط‌کشی شده عبور کند، متخلف شناخته می‌شود و مکلف به پرداخت جریمه مقرر در آیین‌نامه است.

بحث جریمه کردن عابران پیاده البته در همان قانون سال ۸۹ هم مطرح شده‌است و در این قانون برای عابران پیاده‌ای که از بزرگراه عبور می‌کنند و باعث ایجاد تصادف می‌شوند، ۳۰۰۰تومان جریمه در نظر گرفته شده. رقمی که امروزه یک شوخی به نظر می‌رسد و البته هیچ‌گاه از سوی پلیس راهور اجرا نشده‌است.

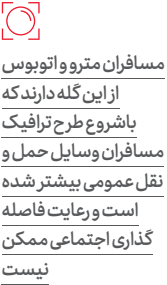
چند سالی هم هست که بر اساس همین قوانین اجرا نشده، موضوع لزوم جریمه کردن عابران پیاده متخلف به عنوان یکی از راهکارهای مهم برای کاهش آمار تلفات عابران در سوانح رانندگی مطرح می‌شود. شهرداری ۹۶ نیز پلیس راهور در همین خصوص پویشی به نام «از خودمان شروع کنیم» را در سطح تهران کلید زد و حتی با دعوت از صدا و سیما گزارشی از جریمه نمادین تعدادی عابر پیاده متخلف تهیه کرد. گزارشی که در آن یک مامور راهور از عابران پیاده متخلف کارت ملی می‌خواست و براساس کدملی، آنها را جریمه می‌کرد.

عابران آسان می‌میرند

پویش «از خودمان شروع کنیم» البته خیلی زود به فراموشی سپرده شد. اما حالا که تعداد تلفات عابران پیاده در تصادفات رانندگی براساس آمارهای سازمان پزشکی قانونی، از ۳۳۷۰ نفر در سال ۹۶ به ۳۵۵۵ نفر در سال ۹۸ رسیده‌است، لزوم اجرای مقررات سختگیرانه‌تر برای جریمه عابران پیاده متخلف را به عنوان راهکاری برای کاهش این آمار بیشتر احساس می‌شود. حال سوال مهمی که در این میان پیش می‌آید، این است که در صورت تصویب چنین مقرراتی، پلیس چطور می‌تواند آن را اجرایی کند؟ آن‌طور که رئیس پلیس راهور ناجا گفته، درصورت همراهی شهرداری تهران فعلا بنابر آن است طرح جریمه عابران پیاده به شکل آزمایشی در سطح شهر تهران اجرا شود. اما هنوز هم ابهامات درباره این طرح فراوان است و مشخص نیست اگر قرار است افراد براساس کارت ملی جریمه شوند، پس تکلیف شهروندانی که احیاناً کارت ملی به همراه نداشته باشند، چه می‌شود؟ چراکه نمی‌توان افراد را براساس اعلام لفظی کد ملی، جریمه کرد. اگر هم در این شرایط افراد قرار است تا آوردن کارت ملی توسط آشنایان خود با‌داشت شوند، اساساً چنین کاری تا چه حد ممکن است و شهروندان چقدر زیر بار این فرمان پلیس می‌روند؟ اینها صرفاً بخشی از ابهاماتی است که تا پاسخ درستی به آنها داده نشود، نمی‌توان چندان به اجرای موفق طرح جریمه عابران پیاده امیدوار بود.



مسافران مترو و اتوبوس از این گله دارند که با شروع طرح ترافیک مسافران وسایل حمل و نقل عمومی بیشتر شده است و رعایت فاصله گذاری اجتماعی ممکن نیست



عکس: جام جم/مهر

ترم آینده دانشگاه‌ها؛ هم مجازی و هم حضوری

منصور غلامی، وزیر علوم، تحقیقات و فناوری با اشاره به شروع سال تحصیلی جدید از ۱۵ شهریور گفت: کلاس‌های درسی سال آینده هم به صورت مجازی و هم به صورت حضوری برگزار می‌شود و در زمان مقتضی خود دانشگاه‌ها درباره نحوه برگزاری هر کلاس تصمیم‌گیری می‌کنند. وی درباره زمان آغاز سال تحصیلی برای دانشجویان جدید نیز عنوان کرد: با وجود تاخیر در برگزاری کنکور سراسری و اعلام نتایج کنکور در نیمه دوم مهرماه، سال تحصیلی برای دانشجویان نورورد دیرتر از پایان مهر آغاز نمی‌شود. / جام جم دیلی

پیامک‌های جعلی واریز هزینه حج

بعد از ارسال پیامک‌هایی درباره واریز مرحله دوم هزینه حج تمتع به متقاضیان، اداره‌کل روابط عمومی سازمان حج و زیارت با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد این سازمان تاکنون برای واریز مرحله دوم هزینه سفر حج تمتع هیچ پیامکی ارسال نکرده است. براساس این اطلاعیه، همه این پیامک‌ها جعلی است و با هدف کلاهبرداری از سوی افراد سودجو فرستاده شده است و زائران در این زمینه باید به اطلاعیه‌های رسمی این سازمان توجه کنند. / جام جم دیلی



مسافران در مترو به نسبت سال گذشته ۵۰ درصد کاهش مسافر داریم. البته این که او چرا ملاک فضاوت را وضعیت سال گذشته که به هیچ وجه استاندارد نبود، قرار داده محل سوال و ابهام است.

نوبخت کسی است که یک ماه پیش آماری روشن ارائه کرده و گفته بود، تعداد مسافران از مرز روزی ۸۰۰ هزار نفر گذشته، درحالی که این میزان قبل از ورود کرونا روزانه یک میلیون نفر بود. حالا اما او درباره آمار سفرهای روزانه با مترو سکوت کرده و درباره رابطه لغو طرح ترافیک و افزایش مسافران مترو ما را ارجاع می‌دهد به مقایسه وضعیت امروزمان با مدت مشابه سالال قبل، دقیقاً به روزهایی که مترو از فرط شلوغی و ازدحام جای نفس کشیدن نداشت.

به خاطر یک مشت ریل؟

طرح ترافیک در تهران موضوعی چند لایه است. وقتی توصیه‌ش می‌کردند، می‌گفتند راهی است برای کاهش آلودگی هوای پایتخت، اما وقتی به خاطر کرونا لغو شد، گفتند راهی بود برای مدیریت رفت و آمد مردم. حالا هم که طرح ترافیک دوباره برقرار شده، می‌گویند فعلاً تنها راه‌حل برقراری انضباط شهری است.

صاحب این جمله اخیر مناف هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران است که به مهر گفته، این فرض که طرح ترافیک بازگشته تا شهرداری به پول برسد، غلط است چون روشی که شهرداری برای اجرای طرح به کار گرفته خود به خود نشان می‌دهد دنبال پولی کردن شهر نیست. منظور او از روش خاص شهرداری، کم کردن ساعت اجرای طرح از ۴ صبح تا ۴ بعدازظهر است؛ روشی که شاید برای عده‌ای مفید باشد، ولی به کار خیلی‌ها نمی‌آید.

پس اگر مقصود شهرداری کسب درآمد و جبران کسری بودجه ناشی از کرونا نیست و هدفش تنها نظم و ترتیب دادن به ترده‌های درونشهری است، چه خوب است مسؤولان شهری کلاهشان را قاضی کنند و ببینند ترافیک بعد از اتمام طرح به هیچ وجه کمتر نشده و مدیریت ترددی نیز در کار نیست. اما چه کنیم که مسؤولان این حوزه نه آمار می‌دهند، نه سکوت را می‌شکنند، نه حرف مردم را تایید می‌کنند و نه از موضع هماهنگ‌شان برای دفاع از اجرای طرح ترافیک کوتاه می‌آیند. سکوت این روزهای وزیر بهداشت نیز که مزید برعلت شده است.

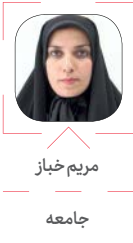
ولی کرونا دارد کار خودش را می‌کند و موزیانه پیش می‌رود، نقشه رفتار ویروس کرونا در پایتخت به دست علیرضا زالی، فرمانده عملیات مقابله با این بیماری است که می‌گوید: در تهران طی دو هفته اخیر کرونا با شیئی ملایم رو به افزایش است و مناطق ۵، ۴، ۲ و ۱۴ بیشترین شیوع را دارد. اینها

یعنی حجت تمام شده و باید فکری کرد؛ فارغ از هر مصلحت‌اندیشی و منفعت‌خواهی.

با این که اتوبوس و مترو در تهران شلوغ و رعایت فاصله‌ها نشدنی است، به نظر می‌رسد وزیر بهداشت شرط خود را برای لغو طرح ترافیک فراموش کرده است

روزه سکوت نمکی

کرونا یک طرف، مردم یک طرف، آمارها هم یک طرف. ما سه ضلع شده‌ایم یک مثلث و از بد روزگار مثل هیچ مثلثی در دنیا هوای همدیگر را نداریم. ما اضلاع از هم جدا یسیم، کرونا کار خودش را می‌کند، مردم کار خودشان را و آمارها هم کار خویش را؛ کرونا روز به روز بیشتر پخش می‌شود، مردم روز به روز بیشتر مبتلا می‌شوند و آمارها هم روز به روز مخفی‌تر. یادتان است ۱۲ خرداد را که وزیر بهداشت در ستاد ملی مقابله با کرونا چنان‌ه حرف زد؟ یادتان است آن روز از عده‌ای اصرار بود که باید طرح



مریم خباز جامعه

خودشان فاصله اجتماعی را رعایت کنند که معمولاً این جور وقت‌ها بین مسافران اصطکاک پیش می‌آید. مریم که گوینده این جملات و مسافر تقریباً هر روزه اتوبوس است با یک حساب و کتاب چشمی می‌گوید از وقتی طرح ترافیک دوباره در تهران اجرا شد اتوبوس‌ها هم شلوغ‌تر شده. او البته نمی‌داند مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی تهران با او و مسافرانی که مثل او فکر می‌کنند هم عقیده نیست. محمود ترغف حتی با بررسی‌های میدانی جام جم نیز که افزایش مسافران اتوبوس را تایید می‌کند، موافق نیست.

ترغف دیروز به ما گفت: «تعداد مسافران در این دو هفته افزایش نداشته» ولی چون اضافه کرد «اطلاعات سفر (ثبت تعداد سفر با استفاده از اطلاعات کارت بلیت) در ناوگان اتوبوسرانی برخط نیست و برای جمع‌آوری و ارائه آمار به چند روز زمان نیاز است»، مردد ماندیم چگونه می‌شود با قاطعیت اعلام کرد تعداد مسافران افزایش نیافته‌است.

ما باز هم در وادی حیرت ماندیم وقتی او گفت آمارها نشان می‌دهد تقاضای سفر تنها برای دو خط تندروا و ۷ نسبت به سایر خطوط بالاتر است که موجب شده مسافران تصور کنند شلوغی این دو خط در بقیه خطوط نیز وجود دارد.

حیرت بر حیرت مان افزوده شد وقتی او این توضیحات را داد، «تردد روزانه من در شهر تهران نشان می‌دهد برخی شهروندانی که با لغو محدودیت‌های ترافیکی از خودرو شخصی استفاده می‌کردند با اجرای مجدد طرح ترافیک نیز همچنان از خودروی خود برای تردد استفاده می‌کنند.

یعنی دقیقاً مترو معیار این نتیجه‌گیری چه بوده‌است؟

ماجراهای زیرزمین

متروی تهران همیشه داستان‌های اختصاصی داشته و از وقتی کرونا به ایران آمده، داستان‌های کرونا بی نیز به قبلی‌ها اضافه شده. متروی تهران در طول عمرش تقریباً هیچ‌وقت خلوت نبوده، مگر روزهای تعطیل و هفته‌های اول شیوع کرونا که در واکن‌ها می‌شد حریم شخصی چند ده متری داشت.

با رفغ محدودیت‌های کرونا بی، روزهای شلوغی مترو آغاز شد. چون تا ۱۷ خرداد طرح ترافیکی وجود نداشت مترو هم جای نفس کشیدن داشت که این راه تنفس اکنون تنگ‌تر شده‌است.

رضا که روزی دوبار در سه خط مترو جا به جا می‌شود به آنچه چشم‌هایش می‌بیند، ایمان دارد و می‌گوید: مترو مدتی است شلوغ‌تر شده است، کرایه تاکسی‌ها گران شده، اتوبوس‌ها هم گرم و کند هستند، توان پرداخت هزینه ورود به طرح ترافیک را هم خیلی‌ها ندارند پس مردم هجوم آورده‌اند سمت مترو. رضا اینها را می‌گوید و تعریف می‌کند: شلوغی‌ها و هل دادن همدیگر حین ورود به واگن‌ها دوباره شروع شده، ممنوعیت نشستن روی صندلی‌ها هم عملاً در ساعات شلوغ غیرممکن شده، پس مردم شانه به شانه هم می‌نشینند و عده‌ای تقلا می‌کنند در ردیف به هم فشرده صندلی‌ها، جمعیت را باز هم فشرده‌تر کنند و جایی برای خود نیابند.

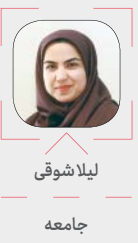
صحنه‌هایی که رضا و خیلی‌های دیگر مثل او هر روز و هر بار چندین مرتبه در متروی تهران می‌بینند مثل ماجرای اتوبوسرانی البته موضوعی نیست که مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو آن را قبول کند. فرنوش نوبخت، قیاس عجیبی دارد و می‌گوید: با وجود بازگشایی مشاغل و افزایش

جان مسافران حراج

پای صحبت‌های مسافران مترو، اتوبوس و تاکسی نشسته‌ایم

زن نشسته است روی صندلی، برچسب‌های ضربدری روی صندلی‌های کنار دستش چشمک می‌زنند. مترو می‌ایستد. خانم گوینده اعلام می‌کند قطار در ایستگاه هفتم نیز توقف کرده است. مسافران سوار می‌شوند. یکی از برچسب‌های ضربدری پوشانده می‌شود، یک خانم می‌نشیند درست کنار دست زن. قطار حرکت می‌کند. قطار در ایستگاه مفتح می‌ایستد. حالا برچسب دوم هم پر شده‌است. واگن پر شده از مسافر؛ مسافرانی که با فاصله میلی‌متری بدون ماسک، خواهرانه و برادرانه ایستاده‌اند کنار هم. اینجا متروی تهران است. یکی از وسایل حمل و نقل عمومی که پروتکل‌ها در آن اجرا نمی‌شود. اینجا حرف مشخص‌ده نفری است که با ماسک می‌کنند؛ افرادی که تا چارند هر روز از مترو، اتوبوس و تاکسی استفاده کنند. جان کلام آنها این است که «مترو و اتوبوس از روزهای گذشته شلوغ‌تر شده و پروتکل‌های بهداشتی آن‌طور که باید اجرا نمی‌شود.»

از مترو که می‌پرسیم، زن داغ دلش تازه می‌شود و شروع به درد دل کردن می‌کند: «مترو غلغله شده است. فاصله‌گذاری اجتماعی کم و دستفروشا هم زیاد شده‌اند.» خانمی که در ایستگاه میدان انقلاب سوار شده است، می‌گوید: استفاده از ماسک در مترو اجباری است، درحالی که برخی مسافران بعد از گذشت از گیت ورودی ایستگاه میدان ولیعصر، ماسک‌های خود را برمی‌دارند و بدون ماسک وارد مترو می‌شوند. زن جوانی در ایستگاه آزادی، از کودکان و مسافران مردی که ماسک نمی‌زنند، ناراحت است. داستان مترو به اینجا ختم نمی‌شود. متروسوار دیگری در ایستگاه امام خمینی از دست



لیلا شوقی جامعه



دستفروشان مترو عصبانی است و می‌گوید مترو هر روز شلوغ‌تر می‌شود و مسؤولان به فکر سلات مسافران نیستند. او باز به دستفروشان اشاره می‌کند: کسانی که کم و بیش ماسک به صورت ندارند و بدون رعایت فاصله، به مسافرانی که ایستاده‌اند، تنه می‌زنند، راه را باز می‌کنند، صدایشان را روی سر می‌اندازند و تبلیغ می‌کنند برای فروش وسیله‌های خانم. در ایستگاه پانزده خرداد هم دلش از دستفروشان پراست و از آنها می‌گوید که تعدادشان زیادتر از قبل شده است. از آقایان دستفروشی که به واگن‌های خانم‌ها می‌آیند و در شلوغی واگن‌های مترو، فاصله اجتماعی را زیر سوال می‌برند.

فاصله‌گذاری فراموش شده

مترو تنها وسیله حمل و نقل عمومی نیست. این روزها به جز مترو، اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها هم شلوغند. خانمی که هر روز سوار اتوبوس بی‌آرتی میدان آزادی- تهرانپارس می‌شود، از دست مسافرانی که روی صندلی‌های نشانه‌گذاری می‌نشینند، ناراحت است. او می‌گوید: «من بارها دیده‌ام حتی روی صندلی ردیف آخر برخی اتوبوس‌ها که سراسری است هفت نفر می‌نشینند. خب معلوم است ویروس شایع می‌شود.» از نظر مرد جوانی که از بی‌آرتی تجریش استفاده می‌کند، در دو هفته گذشته، مدت زمان انتظار اتوبوس‌ها بیشتر شده است. بعد از رسیدن اتوبوس، این از حرام، شلوغی بیش از اندازه و البته مسافرانی که چهره به چهره، تنگ هم ایستاده‌اند، می‌ماند؛ مسافرانی که درست مانند مترو، خیلی‌هایشان از ماسک استفاده نمی‌کنند و اینها یعنی، انتشار ویروس بیشتر. درحالی که برخی مسافران از تاکسی خط ونک استفاده می‌کنند، معضل سوار شدن سه نفر در صندلی عقب، بدترین کارشکنی است که در این وسایل حمل و نقل عمومی اتفاق می‌افتد؛ کارشکنی‌ای که البته در تهویه خراب تاکسی به اوج خود می‌رسد.