یادداشت

کرونا و مشکلات انباشته تهران

محمود میرلوحی

عضو شورای شهر تهران

بعد از جاگیر شدن ویروس کرونا در نقاط مختلف جهان، کشورهای مختلف روش‌های گوناگونی را برای مقابله انتخاب کردند. چین از قرنطینه سفت‌وسخت و روش‌های نظامی استفاده کرد و کره جنوبی از تست گیری‌های گسترده و قرنطینه که هر دو کشور نیز اتفاقا در مهار بیماری موفق بودند.

در اروپا نیز روش‌های مختلفی امتحان شد، از قرنطینه تا کمک گرفتن از ارتش و اعمال محدودیت‌های شدید که در برهه‌ای جواب داد ولی اکنون کرونا بازهم این کشورها را به بازی گرفته است. ازآنجاکه ما نه چین و کره جنوبی هستیم و نه یکی از بلاد اروپایی، روش‌های خاص خودمان را امتحان کردیم که در موج اول و در اوایل بهار اتفاقا خوب جواب گرفتیم ولی پس‌از آن موج‌های سهمگین بیماری سراغ‌مان آمد.

این موضوع نگران‌کننده است و می‌طلبد با آموزش هرچه بیشتر به مردم و ایجاد انگیزه در آنها و تقویت حس مسؤولیت پذیری در آنان از شدت گرفتن بیماری جلوگیری کنیم. اما این فقط یک بخش ماجرای مهار کروناست. ما از اول هفته در تهران شاهد ترافیک سنگین در خیابان‌ها هستیم که ناشی از لغو تعطیلی بسیاری از مشاغل است. این ترافیک قطعا آزاردهنده است اما اگر از زاویه‌ای غیر از آزاردهنده بودن به آن نگاه کنیم، ناشی از وضعیت خاص تهران است؛ ساختمان‌ها، خیابان‌بندی‌هایش و اساسا ۴۰۰ هزار مغازه‌ای که بیش‌ازحد نیاز در شهر فعال‌شده‌اند. طبق استانداردهای جهانی، نیازهای تهران با صدهزار واحد تجاری برطرف می‌شود ولی به سبب مسائل اقتصادی و این‌که بالاخره نان‌آور خانواده باید نانی سر سفره بگذارد، مغازه‌ها برپاشده‌اند و کسبه اصرار به رفتن به محل کاردارند حتی اگر با دست‌خالی یا درآمد ناچیز به خانه برگردند. از سوی دیگر ازدحامی که از ابتدای هفته و پس از لغو برخی محدودیت‌ها در مترو و اتوبوس می‌بینیم، از یک‌سو به الزام مردم برای رفتن به محل کار و امرارمعاش برمی‌گردد و از سوی دیگر به کاستی‌های انباشته در حوزه حمل‌ونقل عمومی.

از زمان دولت نهم کمک‌های دولتی به مترو و اتوبوس قطع شد و شهرداری در برهه‌ای مجبور به استقراض شد که اکنون دیگر حتی بانک‌ها حاضر به قرض دادن به شهرداری نیستند. به‌تازگی دولت دو واگن مترو به تهران اختصاص داده درحالی‌که نیاز متروی تهران ۲۰۰۰ واگن است. متروی تهران ۸۰۰ واگن با عمر بالای ۲۰ سال دارد که اگر اورهال نشوند، می‌شوند مثل ۳۰۰ اتوبوسی که از شدت فرسودگی، هرروز درراه می‌مانند و مسافران مجبورند پیاده شوند و به طریقی دیگر به مقصد برسند. اکنون خطوط اتوبوسرانی تهران ۵۰۰۰ اتوبوس با عمر بالای ۱۳ سال دارد که عمر زیادی است و معلوم است فشارش بر مردم وارد می‌شود. اینها نیازهای انباشته حمل‌ونقل عمومی در پایتخت است که علت شلوغی مترو و اتوبوس در این روزهای کرونایی نیز هست. اگر اکنون به متروی تهران ۲۰۰۰ واگن جدید تزریق شود، ظرفیت جابه‌جایی مسافر به ۷/۵ میلیون نفر در روز می‌رسد، ولی خب چون زیرساخت‌ها مهیا نیست، مردم از خودروهای شخصی استفاده می‌کنند و ازدحامی که این روزها شاهدش هستیم، رخ می‌دهد.

پرداخت وام معیشتی به سیل‌زدگان

اسماعیل نجار، رئیس سازمان مدیریت بحران کشور از ارائه درخواست افزایش وام‌های معیشتی و جبران خسارت سیل‌زدگان به دولت خبر داد.

وی با بیان این‌که برخی از خانه‌های آسیب‌دیده در خوزستان جزو بافت فرسوده بوده است، افزود: ما تلاش کردیم با دست باز نسبت به جبران خسارات اقدام کنیم و حتی موارد متعددی که خانه‌های فرسوده بوده‌اند آنها را هم در لیست جبران خسارات قرار دادیم.

به گفته نجار، در مجموع ۴۰۰۰ درخواست برای وام تعمیرات و هزار درخواست برای وام ساخت واحدهای تخریبی و نوسازی در این استان تایید شده است. علاوه‌برآن ۶۰۰۰ وام معیشتی نیز به حادثه‌دیدگان پرداخت خواهد شد. / ایسنا

پیک زمستانی کرونا در راه است

نادر توکلی، معاون درمان ستاد مقابله با کرونا در استان تهران گفت: اگر مردم در خصوص رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی همراهی لازم را نکنند در اوایل زمستان دوباره وارد پیک جدید کرونا خواهیم شد. وی افزود: به نظر می‌رسد اگر دو هفته تعطیلی اعمال‌شده به مدت دو هفته دیگر نیز تمدید می‌شد، مطلوب بود و سیر آرام‌تری از بیماری کرونا را شاهد بودیم؛ البته خوشبختانه در حال حاضر وضعیت بهتر است. / فارس

رونمایی از نخستین وقف هسته‌ای کشور

واقف خیراندیش، حاج‌علی محمدپور، ساکن روستای شیرکلا از توابع بخش چمستان شهرستان نور پس از شهادت محسن فخری‌زاده، دانشمند هسته‌ای کشورمان یک واحد منزل مسکونی با زمین‌های اطراف، دو دانگ از شش دانگ یک کارخانه شالیکوبی، یک هکتار زمین مزروعی و یک هکتار زمین مزروعی در بافت روستا در مجموع به ارزش بیش از ۳۰ میلیارد تومان را با نیات مذهبی، عام‌المنفعه و توسعه و تحقیق علمی در پارک علم و فناوری با اولویت انرژی هسته‌ای وقف کرد. / جام‌جم دیلی

بیشتر شهروندان تا ساعت ۲۰ فعال هستند و یک ساعت مهلت دارند خود را به منازلشان برسانند، این مهلت کوتاه برای تردد ترافیک کلانشهرهایی مانند تهران را بیش از گذشته سنگین کرده است

عکس: چاوش هماوندی جام‌جم

وضعیت قرمز حوالی ساعت ۲۱

از سرگیری فعالیت اصناف با وجود ثابت‌ماندن محدودیت تردد شبانه باعث شده ترافیک در تهران و کلانشهرها بیش از حد تصور شود

لیلا شوقی

جامعه

در مترو جای سوزن انداختن نیست، اتوبوس خالی اصلا به ایستگاه نمی‌رسد، خیابان‌ها قفل شده‌اند و ترس از کرونا دیگر تنها نیست، چون ترس دیر رسیدن و جریمه شدن این روزها بیشتر از هر مساله ای فکر و ذهن شهروندان را درگیر کرده است. کارشناسان می‌گویند چنین ترس و استرس هایی برای سلامت روان جامعه حکم سم را دارد. به گفته آنها شرایط از این حکایت دارد که توجه به سلامت روان شهروندان جایی در ستاد مقابله با کرونا ندارد. کارشناسان ترافیک نیز از این می‌گویند که مدیران تصمیم‌گیر هیچ درکی از زیرساخت‌های ضعیف ترافیکی کشور ندارند، چون اگر غیر از این بود زمانی محدود برای تردد و کسب و کار در نظر نمی‌گرفتند و شرایطی ایجاد نمی‌کردند که ناوگان حمل ونقل عمومی به محلی برای بیماری شهروندان بدل شود و خیابان‌های شهر زیر بار ترافیک کمر خم کند.

وقتی محدودیت‌های دو هفته‌ای اعمال شد اصناف زیادی کرکره مغازه‌شان را پایین کشیدند و دو هفته خانه‌نشین شدند. اما در این مدت ذهن خیلی از آنها درگیر اجاره مغازه، مالیات، چک‌هایی که باید پاس شود و هزینه خانواده بود.

شاید به همین دلیل است که بعد از اتمام محدودیت دو هفته‌ای و صدور مجوز برای فعالیت مشاغل گروه دو، بسیاری از اصناف اکنون تلاش می‌کنند از فرصت نهایت بهره را ببرند و ضرر دو هفته‌ای را جبران کنند.

اجازه فعالیت تا ساعت ۲۰ هم برای آنها خوب بوده است؛ این را نه ما، که بسیاری از کسبه می‌گویند. مرد میانسالی که کافه‌دار است، می‌گوید برای جبران بدهی‌هایش تلاش می‌کند اما او از این‌که یک ساعت برای رسیدن به خانه وقت دارد، ناراحت است و می‌گوید این زمان‌بندی درست نیست، چراکه مجبور است ساعات زیادی را در ترافیک بماند یا احتمال ابتلا به کرونا را به جان بخرد. اگر از او بپرسید چرا زودتر تعطیل نمی‌کند تا زودتر به خانه برود، می‌گوید: مغازه‌ام اجاره‌ای است و بدهی زیادی دارم و به همین دلیل ترجیح می‌دهم تا دقایق آخر کافه را باز نگه دارم. او تاکید می‌کند اگر ساعت ۱۸ هم کافه را تعطیل کند باز شرایط ترافیک و حمل و نقل عمومی نامناسب است. مغازه‌داران دیگری نیز که ما با آنها صحبت کردیم، چنین نظری داشتند و گفتند بهتر است مدیران در ستاد ملی مقابله با کرونا سنجیده‌تر عمل کنند و شرایطی ایجاد نکنند که به مردم فشار بیشتری وارد شود.

وقتی از وزارت بهداشت و درمان درباره دلیل تصمیمات اخیر مبنی بر افزایش ساعت کار اصناف و محدودیت تردد از ساعت ۲۱ تا ۴ صبح را جویا می‌شویم، آنها توپ را به زمین اتاق اصناف می‌اندازند و می‌گویند اتاق اصناف، درباره افزایش ساعت کاری واحدهای صنفی تصمیم گرفته است. جالب اینجاست که هیچ‌مدیری زیر بار عواقب این تصمیم نمی‌رود! ماجرا را از قاسم نوده‌فراهانی، رئیس اتاق اصناف تهران پیگیری می‌کنیم. او با اشاره به این که تغییر زمان فعالیت واحدهای صنفی نه تصمیم اتاق اصناف که تصمیم استانداری بوده است، به ما می‌گوید: «به همه واحدهای اصناف فرصت داده‌ایم تا ساعت ۲۰ کار کنند و بعد از آن یک ساعت به آنها فرصت داده‌ایم تا به خانه خود بازگردند.»

اما با توجه به شرایط این روزهای تهران و دیگر کلانشهرها مشخص است که این یک ساعت مهلت اندکی است که خود باعث ایجاد ترافیک و شلوغی ناوگان حمل و نقل عمومی می‌شود.

هرچند رئیس اتاق اصناف تهران، دلیل ترافیک غیرعادی تهران را این تصمیم نمی‌داند و می‌گوید برنامه‌ریزی دقیقی برای اجرایی شدن این تصمیم داشته‌اند و هر واحد صنفی، خودش باید مدیریت کند تا به ترافیک و شلوغی ناوگان حمل و نقل عمومی دامن نزند اما پرواضح است شرایط نامناسب اقتصادی سبب شده اصناف تا آخرین دقایق کرکره مغازه خود را بالا نگه دارند.

ترافیک سرسام‌آور و اتوبوس شلوغ و واگن‌های قطاری که در آن جای سوزن انداختن نیست، گواهی است بر این ادعا.

حاتمی: محدودیت‌های اخیر به استرس شهروندان دامن می‌زند و سلامت روان آنها را نشانه می‌گیرد چراکه نگرانی نسبت به محدودیت ساعت، ابتلا به کرونا و جریمه ذهن آنها را درگیرتر کرده است

حراج کرونا

شرایط آشفته این روزهای ناوگان حمل و نقل عمومی آتش ابتلا به کرونا را شعله‌ورتر کرده است و آنها که خودرویی دارند ترجیح می‌دهند در ترافیک سرسام‌آور کلانشهرها بمانند و خطر ابتلا به کرونا را در ناوگان حمل و نقل عمومی از خود دور کنند. جالب اینجاست که مدیران مترو نیز از افزایش شلوغی مترو باخبرند اما آنها نیز مانند کارشناسان فقط در این‌باره هشدار می‌دهند.

دیروز فرنوش نوبخت، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران از افزایش ۴۰ درصدی آمار مسافران متروی پایتخت همزمان با کاهش محدودیت‌های کرونایی خبر داد.

آن‌طور که او گفته از شنبه این هفته آمار مسافران مترو در پایتخت به بیش از ۸۱۵ هزار نفر و روز یکشنبه به بیش از ۸۰۰ هزار نفر رسید. این در حالی است که در هفته‌های قبل و همزمان با اعمال محدودیت‌های کرونایی، آمار مسافران به ۵۷۰ هزار نفر رسیده بود.

نوبخت گفته شرکت مترو با ظرفیت مشابه قبل به مسافران خدمت‌رسانی می‌کند و امکان افزایش ظرفیت ندارد زیرا تعداد قطار، تجهیزات و قطعات یدکی محدود است.

خلاصه حرف‌های این مقام مسوول این است که مسافران باید خطر ابتلا به کرونا را به جان بخرند و این درحالی است اگر مدیران اندکی بیشتر به فکر توسعه مترو بودند این روزها کار به اینجا نمی‌رسید. آنها نمی‌دانند اگر ناوگان حمل و نقل عمومی را توسعه دهند سبب کاهش بسیاری از هزینه‌ها می‌شوند؛ هزینه‌هایی که آلودگی هوا، مصرف سوخت و بیماری کرونا به نظام سلامت تحمیل می‌کند.

محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران نیز بارها هشدار داده: «دو سال از وضعیت هشدار سیستم حمل و نقل عمومی پایتخت گذشته است و این سیستم هم‌اکنون در آستانه فروپاشی قرار دارد. ۱۰ سال است ناوگان اتوبوسرانی تهران، نوسازی نشده و هم‌اکنون بیش از ۸۰ درصد اتوبوس‌های تهران فرسوده است.»

سعید نمکی، وزیر بهداشت و درمان، هم بعد از ترافیک‌های سنگین روز پانزدهم آذرماه، از شرایط مترو و اتوبوس‌های درون‌شهری ابراز نگرانی کرد و از مسوولان به‌ویژه استاندار، فرمانده ستاد مقابله با کرونا و روسای دانشگاه‌های علوم پزشکی تهران تقاضا کرد ضمن توسعه زیرساخت‌ها و آموزش کافی با پروتکل‌شکنان برخورد قاطع داشته باشند.

اما به نظر می‌رسد تصمیم مدیران، شرایط ناگوارتری ایجاد کرده است؛ کاهش زمان کار مترو، افزایش ساعت کار صنوف مختلف، بازگشت ۵۰ درصدی کارمندان به محل کار و نیز منع رفت و آمد از ساعت ۲۱ و جریمه ۲۰۰ هزار تومانی برای متخلفان باعث شلوغی دوباره مترو، اتوبوس و معابر شده است تا ویروس کرونا اجازه داشته باشد بیشتر از قبل شهروندان را بیمار کند و البته برخی مسوولان هم مردم را متهم به زیرپا گذاشتن پروتکل‌ها کنند.

سیل تردد و باران

جهانشاه بهرام‌آبادی، معاون هماهنگ‌کننده پلیس راهور تهران بزرگ نیز افزایش ترافیک در چند روز اخیر را تایید می‌کند و می‌گوید از شنبه ما شاهد افزایش حجم سفرهای درون‌شهری هستیم که منجر به افزایش ترافیک شده است؛ البته شرایط جوی نیز به این وضعیت دامن زده است.

این درحالی است که کارشناسان از ضعیف بودن زیرساخت همیشه گله داشته‌اند و گفته‌اند معابر شهرهای کشور ظرفیت خودروهای موجود را ندارد و گره کار فقط با توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی باز می‌شود. علیرضا اسماعیلی، عضو هیات علمی دانشگاه پلیس به ما می‌گوید دلایل زیادی برای افزایش ترافیک وجود دارد. او دلیل ترافیک این شب‌ها را تنها یک چیز می‌داند و آن، محدود کردن عرضه بدون توجه به تقاضاست که محدودیت‌های جدید آن را ایجاده کرده است.

او به جام‌جم می‌گوید: «قاعدتا به‌خاطر محدودیتی که وجود دارد، نباید ترافیکی بعد از ساعت ۲۱ شب به‌وجود بیاید اما به‌دلیل تصمیم نادرستی که درباره زمان تعطیلی مشاغل گرفته شده است و به‌خاطر این که ظرفیت معابر درون‌شهری، مترو و اتوبوس‌ها، کمتر از تقاضاست شاهد افزایش تردد و ترافیک سنگین هستیم.»

او معتقد است زیر ساخت های ترافیکی کشور مناسب نیست و تصمیم های اشتباه نیز شرایط این زیرساخت ها را ناگوارتر می کند.

او پیشنهاد می‌دهد بهترین کار برای مهار ویروس کرونا و نیز کاهش ترافیک و تردد در حمل و نقل عمومی، بهبود زیرساخت‌هاست. افزایش ناوگان حمل و نقل عمومی و نیز کاهش مدت زمان انتظار می‌تواند باعث کاهش ازدحام شود و البته امکان شیوع ویروس کرونا را نیز کاهش دهد.

البته نباید فراموش کرد که شرایط جوی در ترافیک روزهای اخیر نیز موثر است. اسماعیلی در این‌باره می‌گوید باران یکی از عوامل ترافیک در معابر است؛ چراکه در این شرایط افراد بیشتری از خودروی شخصی استفاده می‌کنند و البته آنها با سرعت کمتری هم می‌رانند. لغزندگی جاده‌ها اما احتمال تصادفات را بالا می‌برد و همه اینها می‌تواند ترافیک را بیشتر کند.

علیه سلامت روان شهروندان

ستاد ملی مقابله با کرونا در ۱۰ ماهی که ویروس کرونا شایع شده، توجهی به بهداشت روان شهروندان نداشته است. این را نه ما که محمد حاتمی، رئیس سازمان نظام روان‌شناسی و مشاوره می‌گوید.

حاتمی با اشاره به ترافیک سنگین روزهای اخیر به جام‌جم می‌گوید: «مردم از نظر اقتصادی در تنگنا هستند و می‌خواهند بیشتر کار کنند اما به‌خاطر محدودیتی که اعمال شده و از ترس جریمه نشدن به خیابان‌ها، مترو یا اتوبوس‌ها هجوم می‌برند و همه اینها به استرس شهروندان دامن می‌زند چراکه نگرانی محدودیت ساعت، ابتلا به کرونا و جریمه، روان مردم را درگیرتر می‌کند.»

آن‌طور که او می‌گوید، اطلاع‌رسانی ناقص درباره بیماری کرونا و نیز مشکلات اقتصادی که به خاطر محدودیت‌ها به‌وجود آمده، زمینه را فراهم کرده تا شهروندان از نظر روحی آسیب ببینند و تصمیمات ناگهانی مدیران و بی‌توجهی به سلامت روان شهروندان باعث شده بیشتر شهروندان از زمان شیوع ویروس، عصبانی‌تر باشند. او معتقد است تصمیمات هیجانی و غیرکارشناسانه ستاد ملی مبارزه با کرونا، مستقیم، روان و آرامش مردم را نشانه رفته است. او می‌گوید ستاد ملی مبارزه با کرونا باید سلامت مردم را از همه جوانب مهم بداند نه فقط به فکر کرونا باشد.

اسماعیلی: به دلیل تصمیم نادرستی که درباره زمان تعطیلی مشاغل گرفته شده و به خاطر این که ظرفیت معابر درون شهری، مترو و اتوبوس ها، کمتر از تقاضاست شاهد افزایش تردد و ترافیک سنگین هستیم

ترافیک به روایت خبرنگاران استانی

تهران تنها کلانشهری نیست که این روزها شهروندانش غم کرونا را به غم ترافیک و ترس از جریمه گره زده‌اند. خبرنگاران جام جم از کلانشهرهای دیگر نیز شرایط را مشابه تهران گزارش می‌کنند، شرایط ترافیکی این روزهای کشور استرس شهروندان را دوچندان کرده است، استرسی که سلامت روان آنها را نشانه رفته و به گفته کارشناسان سبب می‌شود ایمنی بدن آنها دربرابر کرونا کاهش پیداکند.

خبرنگار جام جم در مشهد می‌گوید ترافیک سنگین این روزها از ساعت ۱۸ تا ۲۰ معابر مشهد را قفل می‌کند. به گفته او، ترافیک سرسام‌آور شرایط را برای شهروندان مشهدی دشوارتر از گذشته کرده است.

خبرنگار ما از اهواز هم وضعیت را همچنان نگران‌کننده گزارش می‌کند، چراکه معابر این شهر نیز ترافیک سنگینی دارد، او می‌گوید از ساعت ۱۹ تا ۲۰ در فلکه ساعت، خیابان اصلی کیانپارس، میدان دانشگاه، پل سیاه و چهارراه نادری ترافیک سرسام‌آور است.

در کرج هم وضعیت این شهر بحرانی است به شکلی که منع آمدوشد، ترافیک را در معابر کرج چند برابر کرده است و شهروندان کرجی شاغل در تهران قادر نیستند قبل از ساعت ۲۱ به منازلشان برسند، چراکه ورودی‌های کرج تحمل حجم خودروها را ندارد.

یکی از ساکنان کرج به ما می‌گوید: بعد از دوهفته مغازه را بازکرده‌ایم، اما نگرانیم که درآمد این روزهایمان باید صرف پرداختن قبوض جریمه راهنمایی و رانندگی شود، چون ترافیک سنگین فرصت نمی‌دهد به‌موقع به‌منزل برسیم، شاید بهتر باشد این روزها در مغازه‌های‌مان بخوابیم تا کمتر جریمه شویم.

خبرنگار ما در کرمانشاه نیز گزارش می‌دهد ترافیک در شهر کرمانشاه بیداد می‌کند، به گفته او ترافیک در میدان فردوسی و دیگر محلات شهر بی‌سابقه است.

از تبریز نیز خبرنگار ما گزارش می‌دهد، این شهر دچار ترافیک سرسام‌آوری شده و شهروندان نگران‌تر از همیشه به عقربه‌های ساعت چشم می‌دوزند و می‌ترسند جریمه‌های ناشی از ساعت منع تردد که به دلیل ترافیک گریزی از آن نیست، شرایط را برای آنها دشوارتر کند.