

احترام فراموش شده سرباز



نرگس خاتعلی زاده

جامعه

✚ ماجرای سرباز بابلی و برخورد ناشایستی که با او شد هنوز درحال پیگیری است. در تازه‌ترین اتفاق، رئیس دادگستری مازندران دیروز اعلام کرد پرونده بازپرس خاطی به دادسرای انتظامی قضات ارسال شده و در حال پیگیری است. رئیس اداره سرمایه انسانی سرباز ستادکل نیروهای مسلح نیز از آغاز بررسی‌ها برای ایجاد سامانه‌ای برای ثبت رفتارهای نامناسب با سربازان خبر داده است. در ادامه از سه کارشناسان پرسیده‌ایم ریشه‌های برخورد نامناسب با سربازان را کجا می‌توان جست‌وجو کرد؟

✚ برخورد قاطع با خاطی



جام جم

محمدرضا حلویی، معاون پیشین سازمان وظیفه عمومی ناجا از نبود توجه به حق‌حقوق سربازان و حفظ شان این افراد می‌گوید: «واقعیت این است که این روزها با سرباز به اندازه شان و منزلتی که حقش است، برخورد نمی‌شود.» او معتقد است قطعاً همه مسؤولان در مجموعه نظام وظیفه می‌دانند که لباس و پوتین سرباز کیفیت کافی را ندارد و غذایی که به او داده می‌شود مناسب نیست، اما انکار همین دانستن هم باعث تلاشی برای بهبود اوضاع نمی‌شود؛ متأسفانه هیچ‌کس ایراد این سیستم را برعهده نمی‌گیرد، اما واقعا چرا؟ مثلاً قرار است جوان را در دوره سربازی بشکنیم و دوباره بسازیم؟ و نمی‌دانیم این شکستن‌ها برای ۸۰ سال پیش بوده و این ترفندها برای جوان امروز جواب نمی‌دهد؟ اما ماجرای سرباز بابلی، فقط یکی از چند موردی است که موضوعش در فضای مجازی انتشار پیدا کرده است؛ حلویی دراین باره می‌گوید: «به نظر من علت این نوع رفتارها در عدم برخورد جدی و قاطعانه با خاطیان است که در بدترین حالت، تنها با توبیخی معمولی مواجه می‌شوند؛ در صورتی که نیاز به اقداماتی اساسی‌تر است تا شاهد چنین رفتارهایی نباشیم.»

✚ لزوم تغییر نگاه



اما دیدگاه افراد جامعه و مسؤولان به سربازان، همان چیزی است که غفور شیخی به عنوان جامعه‌شناس از آن کله دارد: «متأسفانه به طور مکرر دیده‌ایم بیشتر افراد نگاه مناسبی به سربازان ندارند. نگاهی که در آن جامعه به طبقات بالادست و فرودست تقسیم می‌شود و ملاک‌های این تقسیم طبقاتی، ویژگی‌های مانند دارای اقتصادی، توانمندی منحصر به فرد... و... است که کاملاً متضاد است از ملاک‌های دینی و انسانی است.» شیخی ادامه می‌دهد: «به نظر می‌رسد نگرش جامعه به سرباز مانند شخصی است که از همه‌جا رانده شده و در نهایت در قامت سرباز ایستاده است؛ نگرشی که بسیار اشتباه است و به نبود آگاهی از حقوق سرباز برمی‌گردد.» شیخی بر آگاهی سربازان و خانواده‌هایشان تأکید می‌کند: «چطور ما به عنوان خانواده دانش‌آموز، همیشه در ارتباط با مدرسه و معلمان فرزندانمان هستیم اما این ارتباط را در دوره سربازی و با پادگان‌ها نداریم؟ و این همان حلقه مفقوده‌ای است که در نظام سربازی وجود دارد و به نظر می‌رسد برای این‌که دیگر شاهد چنین اتفاقاتی نباشیم، لازم است تغییر نگرشی اساسی در خانواده‌ها از مفهوم سرباز و سربازی و در مرحله بعد، تغییر نگرشی در سیستم به وجود آید.

✚ سیستمی که دیگر پاسخگو نیست

ابوالفضل ابوترابی، نماینده مجلس هم از کم‌کاری‌هایی که در قبال سربازان کشور می‌شود آگاه است و می‌گوید: «مثلاً اینکه طبق قانون تا ۷۰ درصد حقوق کاردی‌ها باید به سربازان پرداخت شود اما این موضوع به دلیل کمبود بودجه، عملی نمی‌شود.» ابوترابی معتقد است که دیگر نظام وظیفه عمومی، پاسخگوی نیاز حال حاضر کشور نیست؛ «امروز همه چیز عوض شده است از نوع نیروی انسانی در پادگان بگیرد تا نحوه آموزش آنها. به همین دلیل دیگر نمی‌شود با همان روال سابق این مجموعه را مدیریت کرد.» ابوترابی ادامه می‌دهد: «برای حفظ عزت نفس سربازان و بهره‌وری از توانمندی سربازان جوان کشور، بهتر است به جای مقاومت، فکری به حال اصلاح نظام وظیفه عمومی بکنیم.»



شب یلدا، اصناف ۶ عصر تعطیل می‌شوند

علیرضا رئیسی، سخنگوی ستاد ملی مقابله با کرونا درباره ایجاد محدودیت‌های یلدایی گفت: تصمیم بر آن شد که روزهای شنبه و یکشنبه ۲۹ و ۳۰ آذر ساعت فعالیت اصناف تا ۱۸ باشد و پس از آن تعطیل شوند. وی افزود، در شب یلدا همچنین محدودیت‌های تردد درون شهری از ساعت ۱۹ اعمال خواهد شد و از این ساعت منع تردد درون شهری برقرار می‌شود که این موضوع امروز در ستاد ملی مقابله با کرونا تصویب خواهد شد. / فارس



واکن‌های مستعمل متروی تهران نیازمند تعویض چرخ، بوژی، ترکشن و قطعات سیستم ترمز و تعلیق هستند

عکس:

مجید فراهانی

جام جم

گزارش جام جم از تعمیرگاه‌های خط ۲ مترو که رازهای زیادی در مورد کمبودهای متروی پایتخت در سینه دارد

مترو در ایستگاه اوراق



مریم خجایز

جامعه

توی سوله، زیر سقف بلندی که مرغ‌های دریایی به ولع گرم کردن پاهای یخ‌زده‌شان فرود می‌آیند، ۱۰ قطار به صف شده‌اند. قطارها همه آشنایند، چه قطارهای دی‌سی قدیمی با آن رنگ قرمز انارِی‌شان و چه قطارهای ای سی جدید که بیشتر تفره‌ای و آبی‌اند. مردم در قطارهای قدیمی که با برق دی‌سی کار می‌کند چقدر در تابستان‌ها گرما کشیدند و بعد از کرونا چقدر حس بی‌هوایی و دم‌کردگی داشتند. مرد سرش را نزدیک‌تر می‌آورد و می‌گوید این قطارهای قرمز قدیمی که از سال ۷۸ دارند یک نفس کار می‌کنند از اول کولر نداشتند و ما کولرهایی را به آنها خواندیم و خب پیدا است وقتی چیز عاری‌ای را به اصل بچسبانی کولرها یا خرابند یا ضعیف.

زیر سوله خبری از مردم نیست و مسافرها چند صدم‌تر آن طرف‌تر در ایستگاه متروی صادقیه دارند بی‌خبر از قطارهایی که نای حرکت ندارند وارد خط ۲ مترو می‌شوند که از صبح ۳۱ رام قطار واردش شده است. حال قطارهای این سوله خوب نیست، هرکدام‌شان یک دردی دارند؛ مثل پخش عمومی بیمارستان‌ها که همه جور مرضی در آن پیدا می‌شود ولی در واقع همه روی تخت‌ها بستری شده‌اند تا به حال قبل برگردند، یکی با سرم، یکی با آمپول و یکی با یک جراحی سرپایی.

رخ به رخ ما، قطارهایی این سوله منتظر اورهال شدن‌اند. اورهال به زبان تخصصی می‌شود تعمیر و نگهداری زمان‌بندی شده ولی به تعبیر خودمانی می‌شود تیمار قطار به‌طور مرتب با این هدف که حالش وخیم نشود و همیشه روی پا باشد.

✚ ماجرای عجیب اورهال

قطارهای قدیمی باید بعد از هر ۹۰۰ هزار کیلومتر کارکرد، اورهال شوند، قطارهای جدید هم بعد از هر ۷۵۰ هزار کیلومتر، قطارها باید اورهال شوند چون منطق ایمنی می‌گوید نباید منتظر بمانی قطعه‌ای خراب شود و آن‌وقت به فکر درست کردنش باشی. این منطق ولی در ناوگان متروی تهران به‌هم ریخته و اورهال از هیچ منطق ریاضی پیروی نمی‌کند.

قطار قرمز دانه‌اناری‌ای آن گوشه سوله، در حالی که خستگی از آن می‌بارد بیشتر

از یک میلیون و ۱۰۰ هزار کیلومتر کارکرده و هنوز اورهال نشده است. مرد سرش را

نزدیک‌تر می‌آورد تا صدایش از پشت ماسک بهتر شنیده شود و می‌گوید فکر نکنید فرود می‌آیند، ۱۰ قطار به صف شده‌اند. ما نمی‌توانیم

بکنیم، چون قطعه نداریم.

ماجرای کمبود قطعه در متروی تهران، رشته‌ای است که سر درازی دارد. موضوع

این نیست که قطعه‌سازان مان نمی‌توانند

قطعه‌های مورد نیاز قطارها را بسازند بلکه

موضوع این است، سرمایه‌ای که برای تولید

این قطعه‌ها باید خرج کنند به‌قدری کلان

است که در مقایسه با حجم اندک قطعه‌ای

که باید تولید کنند، برایشان نمی‌صرفد.

برای شرکت بهره‌برداری متروی تهران هم

به‌صرفه نیست که این قطعه‌ها را بخرد چون

قیمت‌شان به‌دلیل پایین بودن تیراژ، چند

برابر مشابه‌های آسیایی و اروپایی می‌شود

این عده‌های وحشتناک

دست روی دل هر کجای حمل و نقل عمومی تهران که بگذاریم

خون است. می‌گوییم تهران چون اینجا پایتخت است و مشت

نمونه خورار، پس اگر وضع تهران این است، شک نکنید دست

روی دل حمل و نقل عمومی هرکجای ایران هم که بگذاریم،

خون است. عده‌هایی که روزهای قبل با نزدیک شدن به

۲۶ آذرماه، روز حمل و نقل عمومی از زبان مسؤولان مختلف بیان

شد، واقعا هولناک است. شنونده وهم برش می‌دارد که شاید

معجزه‌ای در کار است که هنوز قطارهای مترو حرکت می‌کنند

و اتوبوس‌ها همچنان نای راه رفتن دارند. مناف هاشمی که

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران است، گفته است

که از ۵۶۰۰ اتوبوسی که در تهران رفت و آمد می‌کنند، ۳۴۰۰ تای آنها

فرسوده‌اند و عمری بالای ۱۲ سال دارند که اگر نوسازی نشوند و

عمرشان بالا و بالاتر برود، به سبب کاهش بهره‌وری و افزایش

هزینه‌های جاری به‌ناچار از رده خارج می‌شوند.

تهران شهری است که در اسناد بالادستی درباره‌اش نوشته‌اند

که به حداقل ۹۰۰۰ اتوبوس نیاز دارد. کارشناسان می‌گویند برای

رسیدن به این هدف در برنامه‌ای میان‌مدت باید ۶۰۰۰ اتوبوس

نوسازی و حداقل ۳۰۰۰ اتوبوس جدید به ناوگان وارد شود، در غیر

این‌صورت دیگر آمیدی به ناوگان اتوبوسرانی نخواهد بود.

در مورد متروی پایتخت نیز وضع مشابه است و مناف هاشمی

گفته است تهران به ۲۵۰ کیلومتر متروی جدید نیاز دارد که

ساخت این میزان تونل، ایستگاه و تامین ۱۵۰۰ واگن برای آنها،

به نرخ امروز ۲۵۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد که اگر محقق

نشود، در آینده‌ای نه چندان دور، مترو را نیز باید مانند اتوبوسرانی

تعطیل کرد. لطفاً تعجب نکنید که علی‌امام، مدیرعامل متروی

تهران گفته است که در لایحه بودجه ۱۴۰۰ تقریباً هیچ ردپایی از

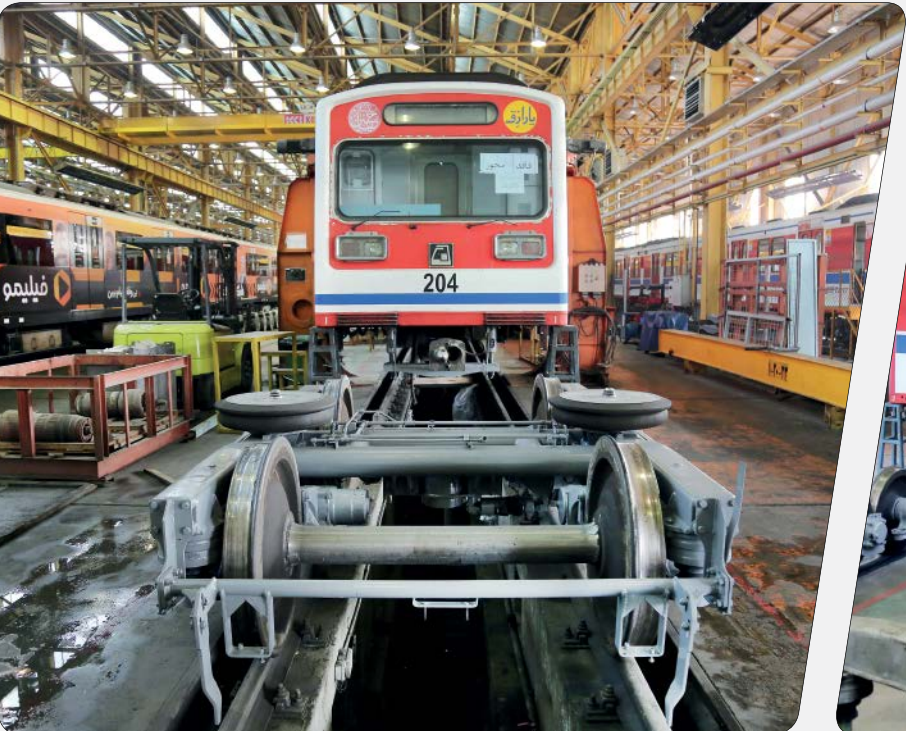
عدم دسترسی یک چهارم مردم جهان به واکسن کرونا تا ۲۰۲۲

نتایج یک بررسی آماری نشان می‌دهد؛ بیش از نیمی از دوزهای برنامه‌ریزی شده واکسن کرونا ویروس توسط کشورهای بی‌امیزان

درآمد بالا از قبیل ایالات متحده، ژاپن و استرالیا خریداری شده‌که با توجه به این شرایط ممکن است تا سال ۲۰۲۲ میلادی واکسن

بیماری کووید-۱۹ در دسترس یک چهارم مردم جهان قرار نگیرد. براساس این بررسی این کشورهای ثروتمند نزدیک به ۷/۵ میلیارد

دوز واکسن کووید-۱۹ را از پیش سفارش داده‌اند که برای واکسیناسیون ۳/۷۶ میلیارد نفر در برابر این بیماری کافی است. / ایسنا



گزارش جام جم از تعمیرگاه‌های خط ۲ مترو که رازهای زیادی در مورد کمبودهای متروی پایتخت در سینه دارد

مترو در ایستگاه اوراق

روزها را می‌شمرند. اینجا قطارهای متروی

تهرانند ولی ماه‌هاست روی ریل‌ها راه

نرفته‌اند و همین‌جا در پایانه تعمیرگاهی

صادقیه زمینگیر شده و حسرت حرکت

خورده‌اند.

اینجا همی شود برزخ قطارها هم دانست؛

جایی که شفتش بلاتکلیفی است، آن‌هم

بلاتکلیفی‌ای باز از جنس نبود قطعه، مثل

یک بیمار مبتلا به سرطان که دارو ندارد، یا

یک بیمار دیابتی که چشم به راه انسولین

است ولی دارویش نمی‌رسد و در برزخی

ناخوشایند دست و پا می‌زند.

اینجا همه قطارها اسم دارند، اسم‌شان

هم یک‌مشت شماره است، مثل اسب‌ها

که اسم دارند و مثل ما که شناسنامه

داریم. قطار ۱۲۵ دو ماه است اینجا به‌خاطر

نبود چرخ از حرکت ایستاده، قطار ۱۴۷ هم

سه ماه است چشم‌انتظار چرخ است که

نرسیده، قطار ۲۱۲ نیز هفت هشت قطعه

ازجمله قطعات ترمز ندارد و یک‌سال است

که زیر آسمان خدا جاگیر شده.

شاید سرنوشت اینجا اینجا ماندن و

پوسیدن باشد، شاید هم نه، شاید شفا

قسمت‌شان باشد ولی با بودجه ۱۴۰۰ که

با آن شکل و شمایل نوشته شده و طبق

گفته فروش نوبخت، مدیرعامل شرکت

بهره‌برداری مترو تقریباً می‌شود گفت که

در بودجه پیشنهادی دولت، اصلاً بحث

بهره‌برداری و نگهداری مترو دیده نشده.

این خوشبینی بعید است مگر این که

چانه‌زنی‌ها افاقه‌کند.

✚ آی‌سی‌یوی قطارها

کرکره‌های ورودی را داده بودند پایین که ما

جامعه+



خطوط جدید مترو به چشم نمی‌خورد و مناف هاشمی نیز اضافه

کرده است که در لایحه بودجه سال آینده فقط ۶۲ میلیارد تومان

لحاظ شده‌که تنها برای ساخت ۴۸ متر، مترو کافی است. این

عده‌های هولناک را که مرور کردید، این‌را هم بدانید که قانون

حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه مصوب

سال ۸۵، قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف

سوخت مصوب سال ۸۶، قانون استفاده از تسهیلات حساب

ذخیره ارزی برای حمل و نقل ریلی و عمومی شهری مصوب سال

۸۸، قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب همین سال، قانون

رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۸۹ و قانون هوای پاک

مصوب سال ۹۶، همگی یکصدا دولت‌ها را موظف به حمایت از

حمل و نقل عمومی با اولویت حمل و نقل درون شهری کرده‌اند

و لااقل ده سال است این قوانین دیگی شده که برای حمل و نقل

عمومی کشور نمی‌شودش.