



یادداشت

چودزدی با چراغ آید گزیده‌تر برد کالا...



شب‌ها بچه‌ها که می‌خوابند یک چای می‌ریزم یک ساعتی می‌روم تسوی تراس. کار خاصی نمی‌کنم، فقط زل می‌زنم به چراغ‌های شهر و سعی می‌کنم آن روزم را مرور کنم. اشتباه‌ها، شوخی‌ها، حرف‌ها، رنجیدن‌ها و رنجاندن‌ها. فاکتورها را که جمع می‌زنم بعدش می‌روم بخوابم.

دیشب هم برنامه همین بود با این تفاوت که مراسم تراس را با تاخیر برگزار کردم. کوچه به دلیل بی‌برقی معابر تاریک بود. چراغ موتوری تاریکی کوچه را چاک می‌داد و پرسپکتیو کوچه جلو می‌آمد. در قاب دیدار من که رسید، از موتور پیاده شد. دور یک ۲۶ نوک‌مدادی چرخي زد و چراغ‌قوه انداخت. دست انداخت طوقه

بالایی در را کند تا محتویات ماشین را ببرد. در سکوت کوچه صدا بالا بردم و گفتم چه غلطی می‌کنی؟ دست و پاچه پرید عقب موتور احتمالا

سرفتی‌اش و در خم کوچه گم شد.

دوسه چراغ‌توی مکعب‌های بتنی کوچه یا همان ساختمان‌ها روشن شد. تیش قلب داشتم و به

تیش قلب درز فکر می‌کردم.

امنیت یک چیز است، احساس امنیت یک چیز... کشور ما به لطف نیروهای نظامی و انتظامی‌مان از امنیتی قابل‌قبول برخوردار است و باید جانب انصاف را نگه داشت اما این خاموشی معابر و کوچه‌ها باعث شده این احساس امنیت خدشه‌دار شود. در دوره کرونا که مدارس، دانشگاه‌ها و مرکز فرهنگی تعطیلند و سرما هم آفت‌در بالا نیست که گرمایشی‌های برقی روشن شوند، این خاموشی‌ها را نمی‌دانم ریشه در کجا دارد. در این ایام کم زن سرپرست خانوار داریم که ممکن است شب بدون ماشین مجبور باشند خودش، بچهای یا یکی از اهالی خانواده‌اش را دکترببرد؟

احساس ناامنی احساسی است که اگر ترک بردارد خیلی سخت می‌شود ترمیمش کرد. گاهی برای جبران بعضی کارها خیلی دیر است.

برق هست اما هدر می‌رود

وحشت از مزاحمت، ناامنی جانی و مالی و البته بالاتر رفتن امکان تصادفات به دلیل کاهش دید مناسب از معمول‌ترین تبعات اجرای طرح تعدیل روشنایی است. اینها پیامدهای کوتاه‌مدت این تصمیم است، چراکه از قرار معلوم، تازه اول این اجرای این تصمیم قرار داریم. سؤال این است که حتی با قبول توجیه ابتدایی وزارت نیرو مبنی برافزایش مصرف خانگی برق و کمبود آن برای مصارف صنعتی چرا این نیازاز محل‌های دیگری تأمین نمی‌شود که به تاریکی معابر و خاموشی خیابان‌ها منجر نشود؟ طبق آمار در کشور ۹میلیون چراغ روشنایی معابر با میانگین مصرف حدود ۱۸۰۰مگاوات داریم که بیش از ۴۰درصد آنها چراغ‌های برمصرفند. وقتی مدام وزارت نیرو و مسؤولان دیگر مردم را به صرفه‌جویی توصیه می‌کنند، چرا خود وزارت نیرو با تعویض این روشنایی‌ها و تبدیل‌شان به چراغ‌های کم‌مصرف ۱۰درصد موردنیاز را تأمین نمی‌کند که مجبور به خاموشی معابر نشود؟ یا آن‌طور که آمارهای رسمی نشان می‌دهد میزان اتلاف انرژی در شبکه توزیع برق بسیار بیشتر از استانداردهاست، چرا به‌جای مقصر جلوه دادن مردم و قطع برق خانگی و خاموشی خیابان‌ها جلوی این هدر رفت عجیب انرژی گرفته نمی‌شود؟ جالب این‌که آمار تفصیلی صنعت برق ایران در سال۹۸ به گواه پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت نیرو حاکی از آن است که سهم مصرف برق مشترکان خانگی طی ۱۰سال گذشته هیچ‌گونه افزایشی نداشته‌است.

عبدالامیر یاقوتی، معاون مهندسی و نظارت شرکت توزیع نیروی برق توایران اعلام کرده است: «مشترکان خانگی ۴درصد بیشتر از سال‌گذشته برق مصرف کرده‌اند.» درحالی‌که نظر وزارت نیرو این است‌که این میزان باید تا ۱۰درصد کاهش داشته باشد اما در این میان به شکل طبیعی تعداد مشترکین برق هم افزایش چشمگیری داشته است که کمتر کسی به آن اشاره می‌کند. در حالی میزان مصرف برق خانگی نسبت به سال‌های گذشته افزایش داشته که بدانیم در سال۹۷ تعداد ۲۸میلیون و ۵۵۲هزار مشترک بخش خانگی داشتیم و این تعداد در سال۹۹ به ۳۰میلیون مشترک رسیده‌است.



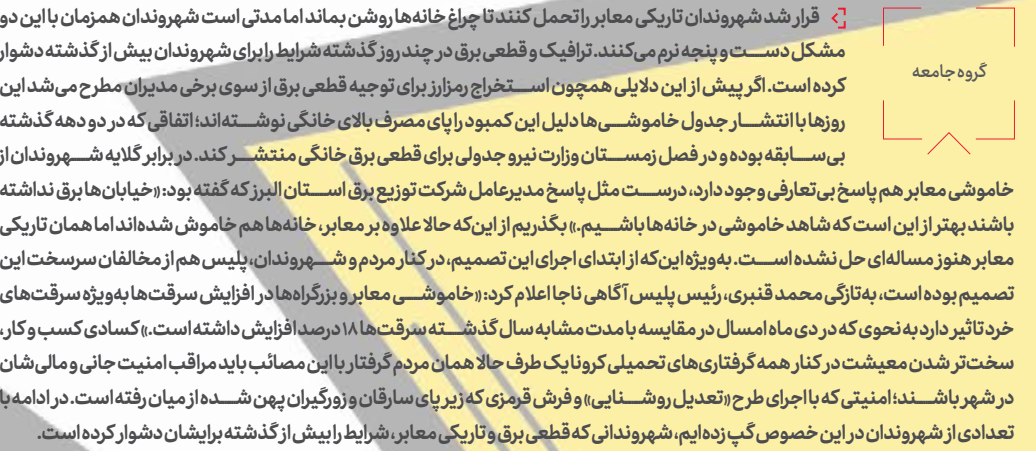
مبتلایان به کرونا ی جهش یافته ۷ نفر شدند

سعید نمکی، وزیر بهداشت گفت: هفتمین مورد ابتلا به ویروس جهش یافته کرونا شناسایی شد. به گفته وی این بیمار به‌تازگی از هلند وارد کشور شده و در یکی از استان‌های جنوبی مستقر است. نمکی ادامه‌داد: هیچ‌یک از نزدیکان این بیمارآن به‌ویروس جهش یافته کرونا مبتلا نشده‌اند. وی افزود:با این‌که انگلیسی‌ها در ابتدا می‌گفتند فقط ۷۰درصد قدرت سرایت این ویروس بالاتر است، ثابت شده بسیار مهاجم‌تر از آن چیزی است که می‌گفتند./ ایرنا



خاموشی‌های شهر

خاموشی معابر احتمال بروز خسارت جانی و مالی را برای شهروندان دوچندان کرده است



قرار شد شهروندان تاریکی معابر را تحمل کنند تا چراغ خانه‌ها روشن بماند اما مدتی است شهروندان هم‌زمان با این دو مشکل دست و پنجه نرم می‌کنند. ترافیک و قطعی برق در چند روز گذشته شرایط را برای شهروندان بیش از گذشته دشوار کرده است. اگر پیش از این دلایلی همچون استخراج رمزارز برای توجیه قطعی برق از سوی برخی مدیران مطرح می‌شد این روزها با انتشار جدول خاموشی‌ها دلیل این کمبود را پای مصرف بالای خانگی نوشته‌اند؛ اتفاقی که در دو دهه گذشته بی‌سابقه بوده و در فصل زمستان وزارت نیرو جدولی برای قطعی برق خانگی منتشر کند. در برابر گلایه شهروندان از خاموشی معابر هم پاسخ بی‌تعارفی وجود دارد، در دست مایسج مدیرعامل شرکت توزیع برق استان البرز که گفته بود: «خیابان‌ها برق نداشته باشند بهتر از این است که شاهد خاموشی در خانه‌ها باشیم.» بگذریم از این‌که حالا علاوه بر معابر، خانه‌ها هم خاموش شده‌اند اما همان تاریکی معابر هنوز مساله‌ای حل نشده است. به‌ویژه این‌که از ابتدای اجرای این تصمیم، در کنار مردم و شهروندان، پلیس هم از مخالفان سرسخت این تصمیم بوده است، به‌تازگی محمد قنبری، رئیس پلیس آگاهی ناجا اعلام کرد: «خاموشی معابر و بزرگراه‌ها در افزایش سرقت‌ها به‌ویژه سرقت‌های خرد تأثیر دارد به نحوی که در دی ماه امسال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته سرقت‌ها ۱۸ درصد افزایش داشته‌است.» کساندی کسب و کار، سخت‌تر شدن معیشت در کنار همه گرفتاری‌های احتمالی کرونا یک طرف حالا همان مردم گرفتار با این مصائب باید مراقب امنیت جانی و مالی‌شان در شهر باشند؛ امنیتی که با اجرای طرح «تعدیل روشنایی» و فرش قرمزی که زیر پای سارقان و زورگیران پهن شده از میان رفته است. در ادامه با تعدادی از شهروندان در این خصوص گپ زده‌ایم، شهروندانی که قطعی برق و تاریکی معابر، شرایط را بیش از گذشته برایشان دشوار کرده است.

افزایش بیماران آسیب دیده

برای جلال نژادسنگسری که متخصص جراحی عمومی است، قطعی برق معابر دو مشکل ایجاد کرده است. او می‌گوید که به‌عنوان شهروند می‌ترسد در خیابان‌های تاریک رانندگی کند چراکه ممکن است با عابر پیاده‌ای که لباس تیره پوشیده‌است، تصادف کند. این پزشک متخصص اما این روزها شاهد افزایش مراجعه افرادی است که به خاطر قطعی برق خیابان‌ها و معابر شهر، آسیب دیده‌اند. به گفته نژادسنگسری، این روزها درزان یا خفت‌گیران زیادی هستند که با چاقو به شهروندان آسیب می‌زنند؛ اتفاقی که نتیجه آن افزایش مراجعه افراد آسیب‌دیده به اورژانس بیمارستان‌هاست. این متخصص جراحی‌عمومی می‌گوید مراجعه افرادی که تصادف کرده‌اند هم به بیمارستان زیاد شده است و عابران زیادی به خاطر شکستن دست و پا به بیمارستان می‌روند؛ کسانی که قربانی معابر تاریک و تصادف با خودروها می‌شوند.

خطر، بیخ گوش ماست

خاموش شدن لامپ معابر شهر و هجوم تاریکی به بزرگراه‌ها گرچه بهترین توجیه برای صرفه‌جویی در مصرف برق و در نتیجه جلوگیری از خاموشی‌های بیشتر است اما پیامدهایی دارد که به چشم نمی‌آید اما یک قشر خاص را که کارشان شب‌ها شروع و صبح‌ها تمام می‌شود، آزار می‌دهد. حجت، پاکبان نمونه شهر تهران که حوالی میدان ونک و خیابان ملاصدرا و میرداماد را رفت و روب می‌کند در این چند هفته که لامپ خیابان‌های اصلی و فرعی خاموش شده و شهر حسرت شب‌های روشن‌اش را می‌خورد به در دسرافتاده چون می‌گوید تاریکی دیدش را کور می‌کند و نمی‌گذارد او زباله‌های پرکننده در معابر را درست ببیند و در نتیجه بعضی از اشغال‌ها بدون این‌که او بخواهد باقی می‌مانند. جعفر هم که یکی دیگر از پاکبان‌های نمونه پایتخت است و نظافت بخشی از منطقه ۱۸ برعهده دارد، از تاریکی‌های اخیر دلخور است و می‌گوید تا به حال چند بار در جوی آب افتاده بدون این‌که آن را دیده باشد یا خودروها نزدیک بوده یا او برخورد کنند. همچنین چندبار آدم‌های ولگرد و معتاد برای خفت‌کردنش از شب تار کمک گرفته‌اند و همین دیروز ساعت ۴ نیمه‌شب، یک نپسان که در خیابانی تاریک دنده عقب می‌رفت، سطل و جارو و وسایل نظافت او را له کرده‌است.

اضطراب بیشتر نگهبانان محله

به در دسر افتادن نگهبان‌های محله‌ها و مناطق مختلف، یکی دیگر از تبعات خاموشی معابر شهر است؛ اتفاقی که بر کیفیت فعالیت آنها تأثیرگذار است. سرهنگ رضا گودرزی، مدیر انتظامی یکی از موسسات خدمات حفاظتی که از نزدیک با نگهبان‌های محله در ارتباط است، درباره اثرات تاریکی معابر شهر بر کار نگهبانان می‌گوید: «در طول این مدت، چند بار، خاموشی برخی کوچه‌ها باعث ایجاد وحشت برای نگهبان منطقه شده، البته ما خیلی سریع منطقه را با چراغ‌قوه و نفر اضافه پوشش می‌دهیم و تا آنجا که می‌توانیم، اجازه نمی‌دهیم نگهبان متضرر شود اما به هر حال نمی‌توان منکر این شد که خاموشی مطلق، بر کیفیت کار نگهبان تأثیر گذاشته‌است.»

آن طور که گودرزی می‌گوید، یکی از اصلی‌ترین مسؤولیت‌های یک نگهبان در شیفت کاری‌اش، نگاه کردن به محیط و زیر نظر داشتن منطقه تحت مراقبتش است؛ اقدامی که به واسطه این خاموشی‌های معابر دچار اختلال شده و باعث می‌شود دقت و توجه نگهبان کاهش و ترس و وحشت او در تاریکی مطلق یک منطقه افزایش پیدا کند؛ تاریکی مداوم خستگی همه انسان‌ها از جمله نگهبان‌ها را به دنبال دارد و باعث می‌شود کنترل منطقه از دست نگهبان خارج شود؛ برای همین، احتمال برخی آسیب‌ها مثل سرقت، خرابکاری و حوادث این چنینی بالا می‌رود.» مثل حادثه‌ای که به تازگی و در اطراف کارخانه‌ای در آبیک رخ داده‌است. گودرزی که فیلم حادثه را دیده است به ما می‌گوید: «چند روز پیش چراغ‌های دور محوطه کارخانه خاموش شد؛ به طوری که اگر از دوربین، آن منطقه را مشاهده می‌کردیم، محدوده، سراسر سیاه دیده می‌شد. در آن باز زمانی، نگهبان با چراغ‌قوه در منطقه گشت می‌زد اما به محض این‌که گشت نگهبان تمام می‌شود، سر و کله چند نفر در همان تاریکی پیدا و از کارخانه سرفت می‌شود.» موضوعی که در تاریکی مطلق، چندان دور از انتظار نیست.

سفر به مازندران ممنوع شد

ایمان قربانی، مدیر روابط عمومی فرمانداری تهران با اشاره به این‌که در کشور فقط مازندران در شرایط نازنجی قرار دارد، گفت: صدور مجوز برای تردد به این استان در سامانه متوقف شده‌است. وی ادامه داد: در حال حاضر تمامی استان‌های کشور و حتی گیلان و گلستان در وضعیت زرد قرار گرفته‌اند و تردد به شهرهای زرد نیاز به مجوز ندارد اما استان مازندران در وضعیت نازنجی است و تردد به استان‌های نازنجی و قرمز همچنان ممنوع است. / ایسنا

غافلگیری در بیمارستان

این روزها زندگی برای زهرا شریفی، پرستاری که در یکی از بیمارستان‌های مرکز شهر تهران کار می‌کند، سخت شده‌است. محل زندگی او در حاشیه تهران است. او هم می‌گوید هر شب در معابر تاریک با ترس رانندگی می‌کند؛ چراکه احتمال تصادف و نیز حضور سارقان بیشتر است. خانم پرستار می‌گوید قطع برق خانه‌اش بارها سبب شده او دیر به محل کارش برسد. علاوه براین او می‌گوید درست است که در همه بیمارستان‌ها از برق اضطراری استفاده می‌شود اما به دلیل نیاز به برق سه‌فاز، بعضی دستگاه‌های بیمارستانی برای مدتی از کار می‌افتند یا به‌خاطر قطع مکرر برق آسیب می‌بینند. به همین دلیل برخی مواقع نمی‌توان خدمات مناسبی به بیماران بدحال ارائه کرد.

ناچار به استفاده از تاکسی‌های اینترنتی

آیدا معتبر یکی از شهروندانی است که در کلینیک دامپزشکی در مرکز شهر کار می‌کند. او به جام‌جم می‌گوید: «شیفت‌بندی ساعات کاری در این کلینیک از ۷ صبح تا ۳ بعدازظهر و از ۳ بعدازظهر تا ۹ شب است. این رویه ثابت چند ساله این کلینیک بوده و امکان تغییر آن هم وجود ندارد. حالا با خاموشی معابر از وحشت تاریکی خیابان‌ها همه پرسنل شیفت عصر مجبور به استفاده از تاکسی‌های اینترنتی هستیم. بیش از نیمی از درآمد روزانه‌مان را باید به این دلیل صرف حمل و نقل کنیم.» با شنیدن حرف‌های او دوباره توجیه مسؤولان وزارت نیرو در گوش‌مان زنگ می‌زند. این‌که دلیل ابتدایی خاموشی معابر این است که مجبور به قطع برق خانگی نشوند و به نوعی این کار را در راستای لطفی می‌دانند که وزارت نیرو در حق شهروندان صورت می‌دهد. اما در واقع آنها هزینه‌های بیشتری را با خاموشی معابر به شهروندان تحمیل کرده‌اند با این توجیه که برق خانه آنها را قطع نکنند؛ بماند که حالا برق خانه‌ها هم قطع می‌شود.

داروهایی که خراب می‌شود

برای داروخانه‌های شبانه‌روزی، قطع برق، معابر و خیابان‌ها پر از اشکال است. پزشک داروساز یکی از داروخانه‌هایی که در خیابان مطهری تهران قرار دارد، می‌گوید قطع برق معابر باعث شده که برخی جرات نکنند برای تأمین دارو به داروخانه مراجعه کنند. او می‌گوید کم شدن مشتری‌های داروخانه هنگام قطع برق این مساله را ثابت می‌کند اما شاید بزرگ‌ترین مشکل او قطعی برق خود داروخانه است. آقای دکتر می‌گوید: برخی شب‌ها که خیابان‌ها تاریک می‌شوند برق داروخانه هم قطع می‌شود و این تازه اول ماجراست. چون بسیاری از دارو‌ها یخچالی هستند و باید در هوای سرد نگهداری شوند اما با قطع برق، دارو‌ها خراب می‌شود.

برای داروخانه‌ای که در میدان رسالت قرار دارد شرایط مانند داروخانه خیابان مطهری است. مدیر این داروخانه می‌گوید که تاریکی معابر و خیابان‌ها، ترافیک شبانه را بیشتر کرده و همین باعث شده برخی کارمندانیش دیرتر سر شیفت کاری خود حاضر شوند. او می‌گوید دو شب پیش خانمی را دیده‌که قصد خرید دارو از داروخانه را داشته ولی به‌خاطر تاریکی در جوی آب افتاده و آسیب دیده‌است و حتی مجبور شده برای جراثش دارو تهیه‌کند.

تصادف بیشتر

مهدی قمی، راننده است و روزش را در خیابان و روزی‌اش را از خودروی زیر پایش درمی‌آورد. از او می‌پرسیم آیا طی مدت خاموشی معابر مشکلاتی نسبت به گذشته برایش پیش آمده‌است؟ او به جام‌جم می‌گوید: «بعد از این تصمیم گمان بر این بود که به تعداد مسافران حداقل در ساعات‌های شبانه اضافه شود، چراکه این خاموشی‌ها مردم را بیشتر رغب به استفاده از تاکسی می‌کند اما برخی مسیرها آن قدر ترسناک شده که با وجود داشتن مسافر و البته پرداخت کرایه بالاتر حاضر به رفتن به آن مناطق نیستم.» او می‌گوید: «به‌جز این طی این مدت بارها تا مرز تصادف رفته‌ام، آن‌قدر این موضوع رایج بوده و برایم تکرار شده که دیگر قید کار در شب را زده‌ام.» شهاب شیری، یکی دیگر از راننده‌های تاکسی اینترنتی است و به موضوع افزایش تصادفات در مدت خاموشی معابر اشاره درست و مهمی دارد. او می‌گوید در طول این مدت چندبار شاهد تصادف پاکبان‌ها بوده‌است.

ترس از امنیت

پای حرف شهروندان که بنشینید متوجه فاصله و شکاف عجیب زندگی مسؤولان و قانونگذاران با نوع زیست مردم عادی می‌شوید. گمان تصمیم‌گیران در اجرای این تصمیم حتما این بوده که همه مردم این شهر کارمند دولتی‌اند و کارشان راس ساعت ۵ پایان می‌یابد یا همه مردمان پایتخت حتما صاحب خودروی شخصی‌اند و مجبور به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی و راه رفتن در حاشیه خیابان‌ها نیستند و گر نه این تصمیم هر توجیهی داشته‌باشد در راستای خدمت به شهروندان نخواهد بود. لیلا علیزاده، یکی از این شهروندان است که به واسطه کار در یک شرکت دارویی گاه مجبور است تا ساعت‌های ابتدایی شب در این شرکت بماند. لحن او در برابر پرسشش ثابت‌ما از همان ابتدا عصبانی‌تر است او می‌گوید: «با نذر و نیاز وارد هر خیابان و کوچه می‌شوم، آن قدر که از تاریکی خیابان‌ها واهمه دارم. فقط کافی است در آن تاریکی مطلق صدای موتوری هم بیجید تا از ترس تا مرز سسکته پیش بروم.» او البته که با عراق می‌گوید حاضر است به جای دو ساعت ۱۰ساعت برق خانگی‌اش قطع شود اما معابر و کوچه‌ها به همان سیاق سابق روشن باشد.

برق بی‌خانمان‌ها هم می‌رود

در این روزها و شب‌های سرد سال که بی‌خانمان‌ها به خدمات بیشتری نیاز دارند، قطعی برق و خاموشی معابر شهر، برای آنها هم دردسرساز شده است؛ البته نه برای خود آنها که برای کسانی که مشغول خدمت‌رسانی به این افراد هستند. کمک‌های غذایی، پوشاک و انتقال بی‌خانمان‌ها به گرمخانه‌ها آن چیزی است که این شب‌ها در سطح شهر و توسط موسسات خیریه در حال انجام است. اما عباس دلمی‌زاده، مدیرعامل جمعیت خیریه تولد دوباره در گفت‌وگو با ما از سخت‌شدن و کاهش سرعت ارائه این خدمات می‌گوید: «تیم‌های مادر حال فعالیت و شناسایی افراد بی‌خانمان با مشکل خاموشی روبه‌رو می‌شوند و به دلیل تاریکی معابر، نمی‌توانند به‌خوبی افراد نیازمند را پیدا کنند.» این‌طور که دلمی‌زاده می‌گوید، این نیازمندان و بی‌خانمان‌ها در برخی از معابر منطقه دو تهران و اطراف پل مدیریت به‌شکل گسترده‌تری حضور دارند و شاید بهتر است با شناسایی برخی از این مناطق مشخص و نیازمند به خدمت‌رسانی، آنها از فهرست مناطق شامل خاموشی خارج شوند؛ مثلاً روشن و خاموش بودن برخی از معابر تأثیری در فعالیت‌های شبانه اعضای تیم ما ندارد اما معابری را که همیشه نیازمندان در آن حضور دارند، می‌شود روی نقشه‌ای مشخص کرد تا آن نقطه خاموش نشود. «دلمی‌زاده می‌گوید: «در شرایط فعلی که منع رفت‌وآمد شبانه در شهر وجود دارد، خاموشی می‌تواند صرفه‌جویی درستی باشد اما یک مدیریت صحیح، یعنی انتخاب نقاطی که باید خاموش باشد و نقاطی که باید روشن باشد، می‌شود به‌سادگی این مساله بهینه‌و بهترین نتیجه‌حاصل شود.»