یادداشت

کرونا آمد، نظارت رفت

هادی هاشمی

رئیس پیشین پلیس راهور تهران

اتوبوس خبرنگاران در آذربایجان‌غربی به مقصد نرسید، اتوبوس سربازان در یزد هم. داغدار شدن هموطنان‌مان در چند روز اخیر نشان می‌دهد مشکلات حمل‌ونقل عمومی در کشور همچنان نادیده گرفته می‌شود. این درحالی است که شیوع کرونا نیز به این مساله دامن زده، چراکه کاهش مسافرت به کاهش نظارت منجر شده است. به همین دلیل می‌توان گفت این روزها، نظارت مناسبی بر سلامت خودروها، نحوه رانندگی افراد و کیفیت معابر نمی‌شود.

در کنار نبود نظارت‌ها باید به سهل‌انگاری برخی مدیران نیز اشاره کرد، چراکه در زمان مسافرگیری، مدیر فنی شرکت مسافربری باید وضعیت خودرو را بررسی کند، مثلا از سلامت سیستم ترمز خودرو اطمینان پیدا کند، این در حالی است که در اغلب موارد، مدیران فنی، بدون بررسی خودرو فقط پایین برگه اجازه‌نامه حرکت خودرو را مهر می‌زنند. نظارت اما باید در طول سفر نیز ادامه یابد، در واقع مسائلی مانند شرایط خودرو و زمان استراحت راننده در طول مسیر نیز باید بررسی شود، مهمی که جدی گرفته نمی‌شود.

مساله دیگری که در این بین باید به آن توجه کرد، افزایش حمل بارهای تجاری از سوی برخی رانندگان اتوبوس است، این روزها که به دلیل فراگیری کرونا از تعداد مسافران کاسته شده، برخی رانندگان برای جبران مساله کاهش مسافر، بیش از گذشته به حمل و نقل بار می‌پردازند. نباید فراموش کرد که هر اتوبوس مرکز ثقل وزنی دارد که با بارگیری نامناسب و غیر استاندارد، دچار مشکل می‌شود. تغییر مرکز ثقل وزنی، در نهایت سبب اختلال در عملکرد اتوبوس می‌شود، به این شکل زمینه برای از کنترل خارج شدن اتوبوس بیش از گذشته مهیاست. این درحالی است که این مساله با نظارت مناسب قابل پیشگیری است.

مساله دیگری که در این بین باید به آن توجه کرد، شرایط معابر کشور است. در کنار نبود دسترسی به معابر مناسب، باید گفت آن‌طور که باید نیز برای بهسازی معابر کشور اعتبار در نظر گرفته نمی‌شود. برای نمونه در کشورهای توسعه‌یافته هر سال ۶ درصد از معابر بهسازی می‌شود. این آمار در کشورهای در حال توسعه ۴ درصد و در کشورهای فقیر ۲ درصد است. این درحالی است که در کشورمان هر سال برای بهسازی یك درصد از معابر کشور اعتبار در نظر گرفته می‌شود، ناگوارتر این‌که نیمی از این اعتبار تخصیص پیدا می‌کند.

به این ترتیب با توجه به نبود نظارت مناسب، غیراستاندارد بودن خودروها و نپرداختن به بهسازی معابر، می‌توان گفت شرایط حمل و نقل در کشورمان مناسب نیست و فراگیری کرونا نیز به این مسائل بیش از گذشته دامن زده است. این درحالی است که با توجه به این‌که در آغاز فصل تابستان قرار داریم و برخی تصور می‌کنند شرایط فراگیری کرونا در کشور تحت کنترل است، آمار سفرهای بین‌شهری افزایش پیدا خواهد کرد. این افزایش سفر اگر با نظارت همه‌جانبه دستگاه‌های مسؤول همراه نباشد، ممکن است زمینه را برای افزایش سوانح ترافیکی و آمار قربانیان تصادفات فراهم کند.

تکمیل آموزش دروس عملی هنرستانی‌ها تا پایان شهریور

مصطفی آذرکیش، مدیرکل دفتر آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و کاردانش گفت: براساس اصلاحیه آیین‌نامه آموزشی دوره متوسطه، تا پایان شهریور برای تکمیل آموزش‌هایی که هنوز به پایان نرسیده‌اند فرصت داریم.

وی با اشاره به روند تکمیل آموزش دروس عملی هنرستانی‌ها عنوان کرد: براساس بخشنامه‌های صادره و به‌ویژه بخشنامه‌ای که ابتدای اریبهشت از سوی مرکز سنجش آموزش وزارت آموزش و پرورش ارسال شده بود تا ۱۵ مرداد برای تکمیل آموزش دروس عملی و کارگاهی هنرستان‌ها زمان داریم.

آذرکیش با بیان این‌که اگر شهرستانی در وضعیت نارنجی باشد باید منتظر بمانیم از این وضعیت خارج شود، ادامه داد: همچنین ممکن است ستاد ملی مقابله با کرونا این اجازه را برای تکمیل آموزش‌های مهارتی بدهد ولی فعلا برای مناطق زرد و آبی مجوز داریم./ایسنا

سهمیه‌ها در کنکور ۱۴۰۰ تغییر نمی‌کند

فاطمه زرین‌آمیزی، سخنگوی سازمان سنجش آموزش کشور گفت: سهمیه‌ها در آزمون سراسری ۱۴۰۰ همانند سال ۹۹ و بدون تغییر اعمال می‌شود. وی افزود: لایحه ساماندهی سهمیه‌ها که سال ۹۸ به شورای عالی انقلاب فرهنگی ارائه شد، هنوز بررسی نشده است. کنکور سراسری ۱۴۰۰ در روزهای ۹ تا ۱۲ تیر ماه با یک میلیون و ۳۶۷ هزار و ۸۵۲ داوطلب برگزار و توزیع کارت ورود به جلسه این آزمون از فردا (۶ تیر ماه) در درگاه سازمان سنجش آموزش کشور آغاز می‌شود./ایرنا

۳۲ شهر در شرایط قرمز

براساس رنگ‌بندی جدیدی که اپلیکیشن ماسک منتشر کرده است، تعداد شهرهایی که در شرایط قرمز کرونا قرار دارند به ۳۲ شهر رسیده است. برای نمونه می‌توان به شهرهای مهران (استان ایلام)، تنگستان، دشتستان، دشتی، دیر، عسلویه و کنگان (استان بوشهر)، دماوند و فیروزکوه (استان تهران)، ایرانشهر، خاش، زابل و زاهدان (استان سیستان و بلوچستان)، گراش، لارستان و لامرد (استان فارس) بم، رودبار جنوب، قلعه‌گنج و منوجان (استان کرمان) اشاره کرد./مهر

سانحه مرگبار ۲ اتوبوس حامل خبرنگاران و سربازمعلم‌ها در کمتر از ۱۲ ساعت در نقده و دهشیر اتفاق افتاد

عکس: واحد مرکزی خبر شهرآرانیوز

نگاهی تحلیلی به حادثه اتوبوس خبرنگاران و سربازان نشان می‌دهد همان مثلث معروف در بروز این دو اتفاق نقش داشته است

شرمندگی انسان، راه و وسیله

مریم خباز

جامعه

واژگونی دو اتوبوس حامل خبرنگاران و سربازمعلم‌ها که یکی عصر چهارشنبه و دیگری صبح پنجشنبه روی داد به‌عنوان دو اتفاق تلخ نزدیك به هم مدت‌ها زمان می‌خواهد تا هضم شود. دیروز دو خبرنگار متوفی در بهشت‌زهرای تهران به خاك سپرده شدند و سربازمعلم‌ها نیز به‌زودی در زادگاهشان آرام خواهند گرفت اما آنچه به‌عنوان مطالبه‌ای زنده پابرجا خواهد ماند، ریشه اتفاقات این چنینی است که افکار عمومی را جریحه‌دار و خانواده‌هایی را عزادار می‌کند. طبق آخرین خبرها، نقص فنی و خطای انسانی مهم‌ترین عامل این دو تصادف مرگبار بوده ولی چرا نظارت‌ها به‌اندازه کافی قوی نبوده تا این دو عامل مهار شود؟ این سؤالی است که ما پاسخ آن را جست‌وجو کرده و به این گمانه رسیده‌ایم که گرچه نظارت‌ها بر ناوگان مسافری جاده‌ای هیچ‌گاه قوی و بی‌نقص نبوده اما شیوع کرونا و کاهش سفرها نیز بی‌تأثیر نبوده، چراکه ناظران را به این اشتباه انداخته که کاهش سفرها هم معنی است با کاهش خطر. تلخی این دو حادثه مثل بقیه اتفاقات تلخ حتما فراموش خواهد شد اما لازم است این تلخی گوشزدی باشد بر ضرورت جدی گرفتن خطر و تلاش برای تقویت نظارت‌ها تا دیگر حرکت هیچ اتوبوسی در هیچ جاده‌ای با خطر مرگ همراه نباشد.

به یاد کسانی که رفتند

حرف اول: گل‌های رز سرخ زیر آفتاب دم ظهر بین انگشت لرزان زنی پرپر شد و ریخت در گودالی که خانه ابدی بود. گودال تاریک بود و عمیق، مثل همه گورها که گورکن‌ها تا سینه در آن فرو می‌روند و در تاریکی قبر مثل ماده‌ای سیال موج می‌خورند. خیلی‌ها آمده بودند، قطعه هنرمندان و نام‌آوران بهشت زهرای تهران شلوغ بود، می‌شود گفت جای سوزن‌انداختن نبود، به جایش آنجا می‌شد یک دل سیر گریه کرد، می‌شد بین جمعیت روی صورت خنج کشید و فریاد زد، می‌شد دست‌ها را سمت آسمان گرفت و مایوسانه پرسید آخر چرا.

خبرنگارانی که از حادثه تصادف اتوبوس ارومیه جان سالم به در برده بودند با این که حتی درد داشتند و کوفته بودند، حوالی گورهای آماده که دهان باز کرده بودند، شده بودند راوی حادثه، راوی روایتی کوتاه از چند لحظه‌ای که فهمیدند خطر نزدیک است و تا بجنبند و خودشان را پیدا کنند، شدند بخشی از حادثه.

دیروز ظهر نشده مهشاد کریمی و ریحانه یاسینی در فضایی این‌چنین به دیار ابدی پیوستند، در فضایی پر اشک و مملو از گلایه، فضایی که شاید روزی سهم من خبرنگار و بقیه هم‌قطاران هم بشود، سهم ما که دغدغه همه چیز را داریم و کسی دغدغه ما را ندارد و سهم‌مان از این حرفه شاید فقط قبری باشد در قطعه‌ای خوشنام.

حرف دوم: گمنامی‌شان دل آدم را به درد می‌آورد. قرار است کی و کجا به خاک سپرده شوند، آنهایی که زنده مانده‌اند چه حال و روزی دارند، کسی تحویل‌شان گرفته و اصلا می‌دانستند سربازانی که در واقع سرباز معلم بودند، در سالگرد یک حادثه تلخ دچار حادثه شده‌اند.

می‌شود اتوبوسی را که از زاهدان حرکت کرد و در مسیر آباده راند، مجسم کرد. می‌شود یکی از این سربازها شد و خواب شیرین ۶ صبح در اتوبوس را به یاد آورد که چطور چشم‌ها را اسیر می‌کند. می‌شود ناگهان از خواب پرید، به تکاپو افتاد، وضعیت غیرعادی اتوبوس را حس کرد و ترس را چشید، بعد همراه این غول آهنی به چپ و راست منحرف شد و بعد کوبیده شد به جدول وسط جاده، آن وقت انگار که سوار چرخ و فلک هستی هماهنگ با اتوبوسی که در حال واژگونی است معلق زد.

سرباز معلم‌هایی که صبح اول وقت پنجشنبه در مسیر رسیدن به آباده در دهشیر یزد دچار سانحه شدند بدجوری تحت‌الشعاع خبرنگارانی قرار گرفتند که اتوبوس‌شان تقریبا ۱۲ ساعت قبل از آن واژگون شده و خبرساز شده بود. حتی جان‌باختن پنج سرباز معلم در این حادثه نیز در سایه مرگ دو خبرنگار ایستاد. برای همین می‌گوییم گمنامی این سربازها دل آدم را به درد می‌آورد و تلخی حادثه دهشیر را غلیظ‌تر می‌کند. دوز این تلخی بالاتر می‌رود وقتی به یاد بیاوریم که دوم تیر سال ۹۵ یعنی دقیقا پنج سال قبل، اتوبوس حامل سربازان پادگان ۵۰ کرمان هم به همین طریق در جاده نی‌ریز جان باختند؛ همگی‌شان، حتی تنها فردی که زنده از صحنه تصادف بیرون آمد ولی به سبب مرگ مغزی، اعضای بدنش اهدا شد و تمام.

آیا این حادثه به یاد کسی بود؟ آیا کسانی بودند که دل‌شان شور سرنوشت سرباز معلم‌ها در جاده را بزند و احتیاط کنند که اتفاق سال ۹۵ تکرار نشود؟ البته که نه.

حرف سوم: مرگ مثل سایه دنبال ماست، اصلا اگر فکر کنی یک لحظه مرگ از تو دور است اشتباه کرده‌ای. ولی مرگی که مشیت الهی است با مرگی که سناریوی آن را ما آدم‌ها می‌نویسیم فرق دارد. عزادارشدن ملت در شب چهارشنبه و صبح پنجشنبه اصلا اتفاقی عادی نیست، نمی‌شود گفت خب جاده است و اتفاق، حتی نمی‌شود گفت قسمت این بوده است چون اگر این را بگوییم پس سهم احتیاط و ایمنی چه می‌شود؟ بعضی جان‌باختن‌ها دستی‌دستی رقم می‌خورد، با سهل انگاری عده‌ای و با باری به هر جهت بودن آنها.

حادثه اتوبوس خبرنگاران و سرباز معلم‌ها را بهتر است حادثه ندانیم، چون در این دو اتفاق، قصورها به حدی عیان است که حادثه طفلک تبرئه می‌شود. آن وقت می‌مانند کسانی که مسؤولند و بی‌خیال، مسوولند و سهل‌انگار، مسؤولند و بی‌اعتنا به آنچه باید بکنند و نمی‌کنند، آدم‌هایی که تعدادشان زیاد است و پاسخگویی‌شان اندک، در عوض حاشیه امن‌شان زیاد و زبان عذرتراشی‌شان بلند، کسانی که این دو داغ، سرد که بشود با سهل‌انگاری‌ها و قصور و تقصیرهایشان حوادثی جدید را رقم می‌زنند، تا این بار متوفی که باشد و عزادار که.

نقص ترمز؛ قاتل تصادف دهشیر

از تصادف مرگبار اتوبوس سربازان در دهشیر یزد، جزئیات بسیار اندک است و بجز مرگ پنج تن و مصدوم شدن ۳۴ نفر که روشن است، از آنچه بر مسافران اتوبوس مرگ گذشته، مختصر اطلاعاتی در دسترس است. مصدومانی که از این تصادف جان به در برده‌اند با سرهای باندپیچی شده و لباس‌های خونین در بیمارستانی در شهر تفت، مصاحبه‌ای تصویری داشته‌اند که گرچه مختصری از آن پخش شد ولی پته خیلی‌ها را روی آب می‌ریزد. یکی از سرباز معلم‌ها گفت اتوبوس خیلی قراضه بود، یکی دیگرشان گفت اتوبوس از همان ابتدای سفر اذیت‌مان کرد، یکی دیگرشان هم گفت اتوبوس در مسیر یک بار پنچر شد. فرمانده انتظامی استان یزد اما بهتر از شاهدان عینی، قضیه را شکافت. اطلاعات او متکی است بر تصاویر ضبط شده توسط دوربین‌های جاده‌ای، این که اتوبوس مزبور ساعت ۳/۵ صبح وارد استان یزد شده، این که در گردنه دهشیر تفت، سرعت مجاز ۳۴ کیلومتر بوده اما این اتوبوس ۷۹ کیلومتر سرعت داشته و در نهایت این که در نقطه وقوع حادثه و هنگام واژگونی، سرعت اتوبوس به ۱۴۰ کیلومتر رسیده که باعث برخورد آن با کامیونی در کنار جاده و بقیه ماجرا شده است.

یک بخش از گفته‌های فرمانده انتظامی استان یزد از بقیه مهم‌تر است، این که تصادف اتوبوس و کامیون در دهشیر یزد فقط به علت سرعت زیاد، نقص فنی در سیستم ترمز اتوبوس و مهارت‌نداشتن راننده در استفاده از سیستم ثانویه ترمز اتفاق افتاده است.

در حادثه دهشیر در واقع دو ضلع از دو مثلثی که همیشه آن را سبب‌ساز حوادث جاده‌ای می‌دانند، دست داشته‌اند؛ اول خطای انسانی و سپس وسیله نقلیه.

ارابه مرگ برای خبرنگاران

از تصادف مرگبار اتوبوس خبرنگاران که ۱۲ ساعت قبل از این تصادف و این بار حوالی نقده آذربایجان غربی و در جاده روستای دشت قوره رخ داد اما جزئیات بیشتری در دسترس است. خبرنگارانی که از این تصادف جان سالم به در برده یا اندک زخم و جراحتی برداشته‌اند روایت‌های قابل تاملی از آنچه بر آنها در ارابه مرگ گذشته، دارند.

«بعد از این‌که به ارومیه رسیدیم از چند پروژه از جمله سد کانی سیب بازدید کردیم، سپس به سمت تونل زاب رفتیم و از آن هم بازدید کردیم. ساعت حدود ۵/۵ عصر بود که سوار اتوبوس شدیم تا برویم برای ناهار. حدود ساعت ۶ بود که کمک راننده به سمت ما آمد و گفت کمربندها را ببندید و آنجا بود که متوجه شدیم ترمز اتوبوس بریده، به چند ثانیه هم نکشید که اتوبوس چپ کرد»؛ این روایت آسیه اسحاقی است.

«از تونل انتقال آب زاب دیدن کردیم، بعد سوار اتوبوسی شدیم که از صبح و پس از ورود به ارومیه در اختیار ما گذاشته بودند. حدود ۵ بعدازظهر به سمت نقده در حرکت بودیم تا ناهار بخوریم. یک جاده کوهستانی پیچ در پیچ بود که یک طرف آن دره و یک طرف آن کوه بود. نشسته بودیم که کمک راننده بلند شد و شروع کرد به فریادزدن که کمربندها را ببندید و راننده داد می‌زد که ترمز نداریم. بعد به کوه برخورد کردیم و شیشه‌های سمت چپ ماشین ریخت و به سمت راست جاده منحرف شد و به گاردریل برخوردیم. ماشین کج شد و دوباره به حالت اول خود در جاده برگشت. جاده خیلی پیچ در پیچ بود و چون سراشیبی بود سرعت اتوبوس خیلی بالا رفت. یکی داد زد که تو رو خدا بکوب به کوه که لااقل ته دره نیفتیم و راننده ماشین را به سمت کوه منحرف کرد و از سمت چپ جاده به سمت کوه رفتیم و اتوبوس چپ شد»؛ این هم روایت آیسان زرفام است.

«بعد از پایان بازدیدها می‌خواستند به یک رستوران بروند و برای همین از یک جاده باریک آمدند. اتوبوس ما یک اسکانیای کهنه بود. یکی از مسؤولان می‌گفت اگر در تهران اتوبوس اسقاطی ۱۵ سال عمر دارد در اینجا ۳۰ سال عمر دارد و اینجا از این اتفاق‌ها می‌افتد و گفتند اتوبوسی که به ما دادند از اتوبوس‌های خوب‌شان بوده است. همه نشسته بودیم که ناگهان کمک‌راننده گفت کمربندها را ببندید، فکر کردیم نزدیک پلیس راهیم چون لحنش طوری نبود که متوجه شویم دارد اتفاقی می‌افتد. خیلی عجیب بود، اتوبوس در مسیر رفت با سرعت خیلی کم حرکت می‌کرد و به همین دلیل طول کشید تا به محل برنامه برسیم، اما در مسیر برگشت که مسیر تغییر کرد و جاده عوض شد، می‌گفتند به ما گفته شده که تند بروید درحالی که ما گفتیم عجله‌ای نداریم که تند بروید. در نهایت گفتند ترمز بریده و بچه‌هایی که جلو نشسته بودند، متوجه شدند که کنترل اتوبوس از دست راننده در رفته است. یک دقیقه هم از زمانی که گفتند کمربند را ببندید تا زمان تصادف طول نکشید و یکباره سرعت اتوبوس بالا رفت و واژگون شد»؛ این هم روایت سمیرا خباز است.

با این که دیروز رئیس کل دادگستری آذربایجان غربی درگفت‌وگو با ایسنا اعلام کرد که فعلا بی‌احتیاطی راننده و ناتوانی‌اش در کنترل وسیله نقلیه علت حادثه اعلام شده و سلامت و ایمنی اتوبوس، نقص فنی احتمالی، نحوه تدارک خودرو برای جابه‌جایی خبرنگاران، صورت وضعیت مسافران و مسیر انتخاب‌شده برای تردد در دستور بررسی است، اما روایت خبرنگارانی که مسافر این اتوبوس بوده‌اند چند نکته را تایید می‌کند؛ اول نقص سیستم ترمز، دوم ناتوانی راننده در کنترل اتوبوس و سوم وضعیت نامساعد جاده یعنی دقیقا سه ضلع مثلثی که وقتی کنار هم جمع می‌شود تصادفات جاده‌ای بروز می‌کند.

حسینی: پلیس با دقت و وسواس هرچه تمام‌تر سعی بر کنترل ناوگان عمومی مسافر دارد و در تصادف اخیر ۲ اتوبوس نیز همه کنترل‌ها انجام شده. درحادثه واژگونی اتوبوس خبرنگاران هماهنگی‌ای که باید توسط بخش مربوطه برای سفر برون‌شهری انجام می‌شد صورت نگرفت

کی بود کی بود، من نبودم

باور کنید سیل پیام‌های تسلیت به خاطر تصادف اتوبوس خبرنگاران هیچ تسلی‌بخش نیست، به‌ویژه این که در کنار این تسلیت‌ها، حرف‌هایی زده و رفتارهایی نمایان شد که تسلیت‌ها را خنثی کرد. در این پرونده، سیاست کی بود کی بود من نبودم، سیاست غالب بود، حتی عذرهایی که بدتر از گناه بود زیاد شنیده شد؛ از جمله حرف‌هایی که مدیرکل روابط عمومی اداره کل محیط زیست آذربایجان غربی به ایلنا زد.

او گفت آقای استاندار در بین خبرنگاران و در حضور مسوولان راهنمایی و رانندگی نقده اعلام کرد که اتوبوس هیچ گونه نقص فنی نداشته و همه مجوزهای لازم را نیز داشته، پس هرچه درباره نقص فنی گفته شود شایعه است. ضمن این که ما در این سفر فقط خبرنگاران را همراهی کردیم و هیچ مسوولیتی در قبال آنها نداشتیم و آن که باید پاسخ دهد ستاد احیای دریاچه ارومیه است.

این ستاد اما فعلا ساکت است و نمی‌دانیم به عنوان میزبان خبرنگاران چرا وسیله‌ای بهتر برای ایاب و ذهاب مهیا نکرده و چرا وقتی عزم می‌کند از قلم اصحاب رسانه به عنوان فرصت لحظه آخری برای ارائه عملکرد دولت استفاده کند، آنقدر به آنها بها نمی‌دهد که به فکر وسیله‌ای بهتر باشد.

این را بیفزایید به طرز رفتار رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور به عنوان بالاترین مقامی که باید پاسخگوی چرایی وقوع این حادثه باشد اما وقتی ظاهرا مشغول دلجویی است، با طرز نشستن و رفتار غیرمودبانه‌اش، زمینه خنده و شوخی و تمسخر و حتی دلخوری را فراهم می‌کند.

عیسی کلانتری راستی چقدر شبیه کیانوش جهانپور، سخنگوی سازمان غذا و داروست در توییت آخرش. او به جای پاسخگویی، یک فحش جانانه نثار همه کسانی کرده که به واکسیناسیون کرونا و نوع واکسن‌های مصرف شده و نشده انتقاد دارند، جمعیتی که بی‌شک خبرنگاران نیز جزوشان هستند. با این وصف چطور پیام‌های تسلیت این حادثه باید به دلمان بنشیند و تسلی‌مان دهد.

ضعف نظارت؛ پلیس پاسخ دهد

در ماجرای تصادف اتوبوس خبرنگاران و همچنین اتوبوس سربازان یک نکته ذهن‌های کنجکاو را درگیر کرده و آن این که نقش پلیس در این بین چیست و آیا اگر ماموران پلیس وظیفه نظارتی‌شان را مو به مو اجرا می‌کردند این تصادف شکل می‌گرفت یا خیر.

گرچه تیمور حسینی، جانشین رئیس پلیس راهور به تسنیم گفته است که پلیس با دقت و وسواس هرچه تمام‌تر سعی بر کنترل ناوگان عمومی مسافر دارد و در این دو مورد اخیر نیز همه کنترل‌ها انجام شده اما خودش جمله‌ای می‌گوید که نقض‌کننده جمله اول است. او گفته است درحادثه واژگونی اتوبوس خبرنگاران، هماهنگی‌ای که باید توسط بخش مربوطه برای سفر برون‌شهری انجام می‌شد، صورت نگرفت؛ جمله‌ای که ستاد احیای دریاچه ارومیه به عنوان مجری تور رسانه‌ای را در مظان کم‌کاری قرار می‌دهد اما در واقع عملکرد پلیس را نیز زیر سوال می‌برد که اگر همه کنترل‌ها انجام شده چطور یک سفر هماهنگ نشده با پلیس ادامه پیدا کرده و کسی مانع آن نشده است.

به نظر می‌رسد بروز کرونا که کاهش سفرهای جاده‌ای را در پی داشته و جاده‌های مواصلاتی را خلوت‌تر از سال‌های بی‌کرونا کرده، حتی پلیس را به اشتباه انداخته که پس اگر جاده‌ها کم‌تردد است پس می‌توان نظارت‌ها را شل کرد و از کنار بعضی چیزها گذشت.

این خطری جدی است برای روزی که کرونا مهار شود و سفرها دوباره با شدت قبل از سر گرفته شود؛ برای روزهایی که مردم با شوق به سفر می‌روند و نظارت پلیس در جاده‌ها از سفرها عقب می‌ماند و در نتیجه تصادفات سیر صعودی می‌یابد.