

دریچه

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا خبر داد

اعمال محدودیت‌های جدید برای رانندگان نوگواهینامه

● شرق: رئیس پلیس راهور ناجا از اعمال محدودیت‌های جدید برای افرادی که به‌تازگی گواهینامه گرفته‌اند خبر داد. سردار تقی مهری در نشست خبری خود دراین‌باره گفت: درباره گواهینامه نیز بر اساس دستورالعمل جدید ابلاغی از وزیر کشور برای کسانی که گواهینامه پایه سوم دارند، محدودیت‌هایی در آیین‌نامه جدید پیش‌بینی شده که باید مورد توجه قرار گیرد. از ماه آینده این دستورالعمل‌ها اجرایی می‌شوند. این محدودیت‌ها شامل ممنوعیت رانندگی تا سه ماه به‌تهایی است و باید فردی که گواهینامه دارد در کنار کسی باشد که به‌تازگی گواهینامه دریافت کرده است. این افراد از ساعت ۱۲ شب تا پنج صبح حق رانندگی ندارند و نکته سوم اینکه این افراد در مسیرهای خارج از شهر نمی‌توانند رانندگی کنند، مگر در بزرگراه‌های بین‌شهری، آن‌هم حداکثر در مسیری ۲۵ کیلومتری و باید یک لوگوی راننده تازه‌گواهینامه‌گرفته که حالت مثلث زرد رنگ است را روی خودرو سواری نصب کنند تا دیگر رانندگان مراعات حال این راننده نوگواهینامه را بکنند و اگر رانندگان نوشماره در تصادفات مقصر شناخته شوند، گواهینامه آنها ضبط می‌شود و راننده موظف است تا یک ماه مراجعه کند و ۴۰ ساعت هم به‌صورت عملی و هم تئوری آموزش‌ها را طی کند تا بار دیگر برایش گواهینامه صادر شود. این محدودیت‌ها برای رانندگان جدید در نظر گرفته شده و لازم‌الاجراست و امیدواریم با این اعمال محدودیت‌ها شاهد کاهش تلفات رانندگی باشیم.به گزارش ایسنا، رئیس پلیس راهور ناجا درباره دارندگان گواهینامه موتورسیکلت گفت: کسانی که تازه گواهینامه موتور گرفته‌اند، حق ندارند با گواهینامه تازه، موتورهای بیشتر از ۱۲۵ سی‌سی سوار بشوند و حق ندارند بین ساعت ۱۰ شب تا پنج صبح در خیابان موتورسواری کنند. وی همچنین گفت: در سال ۸۴ بیش از ۲۷ هزار و ۷۰۰ نفر در تصادفات جان خود را از دست دادند که این آمار در پایان سال ۹۴ با کاهش ۱۱ هزارنفری به بیش از ۱۶ هزار نفر رسید. وی با اشاره به این آمار، اظهار کرد: در این تصادفات کسانی جان باخته‌اند که حدود ۵۰ درصدشان مقصر نبوده‌اند، بنابراین می‌توان گفت با توجه به ۳۶ میلیون گواهینامه‌ای که صادر شده که ۲۵ میلیون آن فعال است، تنها سه‌هزار و ۴۰۰ نفر تخلف کرده و مسبب حوادث مرگبار شده‌اند، اما این آمار برای ما بسیار مهم است و باید آن را کاهش دهیم.مهری با بیان اینکه در هشت‌ماهه امسال، ۳۴۶ نفر کمتر از مدت مشابه سال گذشته جان خود را از دست داده‌اند، گفت: توجه‌نکردن به جلو، سرعت غیرمجاز و رعایت‌نکردن حق‌تقدیم، علل بروز ۷۱ درصد از تصادفات در هشت‌ماهه سال جاری بوده و ۶۹ درصد تصادفات نیز در ساعات ۱۲ ظهر تا ۱۲ شب رخ داده است. به گفته وی، در ۵۱ درصد از تصادفات، سواری و در ۳۱ درصد نیز موتورسیکلت‌ها حضور داشته‌اند.

شهردار تهران:

عبارت «ترافیک مصنوعی» به عقل جن هم نمی‌رسد

● شرق: شهردار تهران به برخی انتقادات مبنی‌بر ساختگی‌بودن ترافیک تهران واکنش نشان داد و آن را تهمت و دروغ خواند و گفت: هیچ‌کسی ترافیک ساختگی درست نمی‌کند و این کلمه از آن دسته حرف‌هایی است که دقایق قافیه‌تک می‌آید و دیگر صحبتی ندارند، مطرح می‌کنند. محمدباقر قالیباف روز گذشته در مراسم بهره‌برداری از ۶۵ واکن و لکوموتیو مترو با بیان اینکه ساخت عبارت ترافیک مصنوعی به عقل جن هم نمی‌رسد، گفت: نمی‌توان کلمه انسان به آنها گفت، چراکه هیچ‌کسی ترافیک ساختگی درست نمی‌کند، این حرف درستی نیست و تهمت و دروغی است که زده شده. شهردار تهران افزود: اگر مسئولان به حقوق حقه شهروندی اعتقاد دارند و بر آن تاکید می‌کنند باید بدانند که از ابتدای‌ترین مصنوعی به شهروندان، شرط حیات و زندگی است. او گفت: امروز بدون شک آلودگی هوا شرایط زندگی و سلامت مردم را به خطر انداخته است و باید برای اجرای این حق ابتدایی زندگی شرایطی را فراهم کنیم تا مردم بتوانند به‌راحتی در این شهر، سالم زندگی کنند، اما متأسفانه ناکارآمدی، سوءمدیریت و عدم حمایت سبب شده که عرصه تنگ‌تر شود. وی با انتقاد از روند کند خروج خودروهای فرسوده گفت: چطور واردشدن خودرو به شهر به‌راحتی صورت می‌گیرد و در شرایطی که می‌توانستند وام را برای کارهای تولیدی یا ازدواج بدهند، آن را به خرید خودرو دادند، اما این وام به مترو که همان ریل حمل‌ونقل عمومی است نرسید و متأسفانه دارایی و ثروت را با وجود نیازهای فراوان در جای ضروری هزینه نکردند؛ این در حالی است که می‌توانستند با همین وام خودروهای فرسوده را از رده خارج کنند. وی همچنین درباره واریز عوارض شهرداری‌ها به خزانه دولت که در لایحه بودجه ۹۶ و برنامه ششم توسعه مورد توجه قرار گرفته، گفت: این مسئله که عوارض یک شهر به حساب خزانه ریخته شود، قانونی نیست و ما نمی‌توانیم عوارض یک شهر را برای بهبود امورات یک شهر دیگر صرف کنیم. هرچند که معتقدم باید برای توسعه سایر شهرها نیز کمک‌هایی انجام شود، اما مخالف دولتی‌شدن شهرداری‌ها هستم.

جامعه

گفت‌وگو با مادر روزان، کودک بهبودیافته از سرطان

دوباره موهایش بلند شد



● پس روزان بیمار پرفسور وثوق است. بله، خیلی تلاش کردیم تا ایشان را پیدا کنیم؛ اما نمی‌توانستیم، ما تهران را بلد نبودیم و همین باعث سردرگمی‌مان شده بود. یادم هست که در این فاصله آزمایش‌های روزان را به پزشکان مختلفی نشان می‌دادیم تا قبل از رفتن پیش پرفسور وثوق جواب‌های مختلف را بشتویم.

یکی از دکترها حسابی ناامیدمان کرد و گفت روزان را برای درمان اذیت نکنیم؛ چون قطعاً از دنیا می‌رود. همان موقع از همسرم خواستم روزان را ببریم بیمارستان علی اصغر (ع). همسرم کمی تأمل کرد و دوباره پیش دکتر محمدی رفت تا از ایشان مشورت بگیرد. ایشان هم مژده دادند که پرفسور وثوق را پیدا کردند و گفتند ایشان درحال‌حاضر در بیمارستانی در آرا‌آباد فعالیت می‌کند.

انگار خدا دنیا را به ما داده بود. همان موقع به آرا‌آباد آمدم؛ به محک. یادم هست وقتی به محک آمدم، عصر بود. دو نفر از کارکنان محک پیش پرفسور وثوق بودند. ما حالمان بد بود و نگران درمان روزان

«فتاح» رئیس کمیته امداد:

سفرهایم انتخاباتی نیست



مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

مهدي فتاح

بودیم. پرفسور وثوق نامه بستری روزان را نوشت تا از فردای همان روز کار درمان آغاز شود. آن دو نفر هم دائم به ما امید می‌دادند که خیالتان بابت همه چیز راحت باشد. اینجا روزان حتماً بهترین درمان را خواهد داشت. می‌گفتند حتی نگران هزینه‌های درمان هم نباشید، ما هستیم. من باور نمی‌کردم؛ اما ثابت کردند که هرچه می‌گفتند درست است. من در تمام دوران درمان روزان هزینه‌ای پرداخت نکردم. من دو سال تمام، هر هفته باید برای شیمی‌درمانی به تهران می‌آمدم. قبض رفت‌وآمدم را پرداخت می‌کردم و پولش را می‌گرفتم.

● چرا در اقامتگاه محک نمی‌ماندید؟

من دو فرزند بزرگ‌تر از روزان دارم. یک پسر که آن زمان ۹ سالش بود و یک دختر ۱۳ساله. آنها در خانه تنها بودند. شش ماه اول درمان با همسرم به تهران می‌آمدم؛ اما دیدیم نمی‌شود بچه‌ها را آنجا تنها گذاشت. هیچ‌کدام از اقوام من یا همسرم هم همراهان نبودند. راستش اول خدا و بعد هم محک. اگر این دو نبودند، من الان روزان را نداشتم.

● درمان روزان چقدر زمان برد؟

بعد از دو سال روزان قطع درمان شد؛ اما پس از یک‌سال‌ونیم که برای معاینات دوره‌ای می‌آمدم، به من گفتند که تومور دوباره بزرگ شده است. نمی‌دانید چه حال بدی داشتم. اصلاً نمی‌توانستم باور کنم. نمی‌توانستم قبول کنم که دوباره آن روزهای سخت شروع شد. روزان تازه کمی وزن گرفته بود. قبل از آن آن‌قدر بی‌حال و ناتوان بود که قادر نبود شیرش را قورت دهد. داشتم فکر می‌کردم همه آن روزها شروع شد. مددکاران و روان‌شناسان به سراغم آمدند و خیالم را راحت کردند که روزان حالش خوب می‌شود. حتی پزشکان هم خیالم را راحت می‌کردند و می‌گفتند امید به خدا باشد. من یک بار هم نشیدیم که کسی از روزان قطع امید کند. فقط در دوره دوم درمان، پزشکان شیمی‌درمانی را تجویز نکردند و گفتند بهتر است رادیوتراپی شود و درمان روزان شروع شد. در نهایت خبر قطع درمان روزان را به ما اعلام کردند.

● چند سال از قطع درمان روزان می‌گذرد؟

پنج سال است که روزان قطع درمان شده است و من هر روز لیخند و شیرین‌زبانی‌هایش را می‌بینم. روزان برای من خیلی عزیز است. به همه می‌گویم من روزان را با ندان بزرگ کردم. در آغوشم گرفتم. نمی‌دانید چه سختی‌هایی کشیدم. یادم هست یک بار برای بیماری خودم رفته بودم مرکز شهر. آنجا باران می‌آمد. رسیدم به سر بلوار اوشان. دیدم برف و کوران است و زمین حسابی لغزنده شده. راننده گفت دیگر نمی‌تواند ما را تا محک بیاورد. پیاده شدم، چادر را انداختم روی صورت روزان و تا خود محک آمدم. نمی‌دانم خدا چه قوت و انرژی‌ای در من گذاشته بود تا بتوانم این همه سختی را تحمل کنم و خم به ابرو نیاورم.

● این روزها که با روزان به محک می‌آید و برای معاینات دوره‌ای در اقامتگاه ساکن می‌شوید، مدارک‌ای را می‌بینید که شرایط قدیم شما را دارند. از شما راجع به آن روزها می‌پرسند.

خیلی‌ها وقتی روزان را با این موهای بلند می‌بینند، سراغم می‌آیند و می‌خواهند درباره روزان بیشتر بدانند. برایشان همه چیز را تعریف می‌کنم. برایشان می‌گویم که روزان دو بار موهایش ریخت. از روزهای سخت‌مان می‌گویم؛ اما خیال‌شان را راحت می‌کنم که این روزها با شادی تمام می‌شود. من مطمئنم که امید هست.



و همین ضوابط قبلاً ایراداتی بوده که به مرور اصلاح شده است.

رئیس کمیته امداد در بیانی صریح گفت: گاهی درخواست‌ها با ضوابط منطبق نیست و در بسیاری از موارد افراد نیازمند هستند اما نمی‌خواهند تحت پوشش کمیته امداد باشند و از طریق خیریه‌ها و نهشت‌های دیگر به آنها کمک می‌شود. بارها به مسئولان کشور گفته‌ام که اجازه ندهید کمیته امداد فرعی راه بیفتد؛ این مسئله به مصلحت کشور نیست. زمانی که کمک می‌شود از کجا معلوم که تقاضا درست باشد!

● **گورخواب‌های نصیرآباد، سرریز تهران بودند**

از فتاح درباره ظهور گورخواب‌های گورستان نصیرآباد هم به‌شیرار هم سؤال شد و او به سفر چندی‌قبل خود به شیریار اشاره کرد و گفت: در آن سفر هیچ‌کدام از مسئولان و نهادهای مرتبط دیگر درباره چنین پدیده‌ای حرف و گزارش نمی‌نهادند؛ ما هم که علم غیب نداریم تا از این اتفاقات خبردار شویم چراکه کمیته امداد بازوهای گزارش‌گیری کمی دارد و معمولاً موضوعات را رسانه‌ها، امام جمعه، مسئولان یا گزارش‌های مردمی به ما می‌رسانند. درعین‌حال اتفاق گورخواب‌های نصیرآباد، اتفاق جدیدی بوده و معتمد این افراد تنبیه و سرریز اقدامات صورت‌گرفته در قلع‌وقمع معتادان متجاهر و کارتن‌خواب‌ها بوده‌اند که آنها را از تهران فراری داد و به آنجا رفته‌اند.

او افزود: به نظر من سیاسی‌کردن چنین موضوعات اجتماعی‌ای، درست نیست و نباید درباره چنین موضوعاتی به دولت حمله کرد چراکه دولت تلاش زیادی در این حوزه داشته است. ضمن اینکه چنین ورودهایی به موضوع می‌تواند خوراک خبری رسانه‌های بیگانه شود و به صلاح نظام هم نیست؛ البته اقدام یک رسانه در نشان‌دادن چنین آسیبی ستودنی است اما می‌توانستند با اعلام آن به مسئولان طور دیگری آن را پیگیری کنند تا زمینه بروز چنین حواشی‌ای نشود. او درعین‌حال تأکید کرد: کمیته امداد طبق قانون نمی‌تواند این افراد را تحت پوشش بگیرد اما می‌توان به نوعی زمینه حمایت از آنها را فراهم کرد. تاکنون ۳۰ هزار خانواده به دلیل اعتیاد سرپرست خانوار تحت پوشش کمیته امداد قرار گرفته‌اند و یک مورد شاهد بیاورید که خانواده‌ای دارای سرپرست معتاد متجاهر بوده و نیازمند است اما کمیته امداد حاضر به پذیرش آنها نشده؛ به این ترتیب یک‌کمان می‌کنم وظیفه خود را در مقابل خانواده‌های این افراد به انجام رسانده‌ایم.

ادامه از صفحه ۱۶

فرهنگ شهرنشینی، ضرورت مدیریت شهری

مشکل ترافیک کسالت‌بار تهران، پیش از آنکه به کثرت تعداد خودروهای شهری که با تعداد میانگین هزار و ۲۵۰ پلاک در روز و به عبارتی حدود پنج کیلومتر مربع اشغال معابر عمومی، مربوط شود؛ به فقدان فرهنگ رانندگی و تن‌نزل بی‌سابقه و وحشتناک آن در این شهر تعلق دارد!! خیابان‌های شهر ما ویرتین نمایش فرهنگ مدنی ماست. آیا واقعاً شهروندان تهرانی و پایتخت‌نشین شایسته چنین وضعیتی هستند؟؟ برای کسانی که حتی یک بار یا بیشتر به یک کشور خارجی سفری داشته‌اند، تماشای نحوه رانندگی در تهران به «هرج‌ومرج» و بی‌نظمی فوق‌العاده و عقیم‌ماندگی فرهنگی تعبیر و تفسیر می‌شود. در جامعه و کشوری که با تاریخ و فرهنگ و مدنیت چندهزارساله به میهمان‌نوازی و تعارفات آن چنانی شهرت دارد، چگونه است که با جلوس بر مسند و مرکب رانندگی و به‌دست‌گرفتن فرمان و غان خودرو این‌گونه حق‌مدارانه و عصبانی، بر پدال گاز می‌فشارد و گاه با الفاظ و کلمات سیف و دور از شان و نزاکت، برای لختی توقف یا گرفتن راه عبور پرخاش‌کنان بر دیگران می‌خروشد؟؟ نادیده‌انداختن علائم راهنمایی و رانندگی حتی عبور از چراغ قرمز و امثال آن که معمولاً از سوی راکبان فارغ از هر نظر و قانون موتورسیکلت سر می‌زند، خود مصیبتی است که شهروندان تهرانی برای زندگی در این شهر بی‌حساب‌و‌کتاب صند مسئله را باید تحمل کنند و ظاهراً هیچ‌کس به‌طور جدی خود را برای مهار آنها مسئول نمی‌داند. نصب دوربین‌های متعدد و افزایش جریمه نیز اگر برای نیروی انتظامی موجد دستاورد مالی هنگفتی بوده، ولی برای رواج فرهنگ و نظم‌بخشی در شبکه حمل‌ونقل و ترافیک تأثیر محسوس و ماندگاری نداشته است و متخلفان همواره در جهت یافتن «بازرهم دوربین‌ها»، راه‌های تازه‌ای خلق کرده‌اند.

● **کام‌دوم: نهضت پارکینگ‌سازی در تهران**

خیابان‌های تهران به پارکینگ و توقفگاه تبدیل شده است. این هم از دیگر نکات مهمی است که مدیران مسئول در کلان‌شهر تهران باید به جد کاری برای آن کرده و هرچه زودتر تدبیری ببینند. شخصاً به شهردار و رئیس شورای شهر تهران عرض کردم که «خیابان محل عبور است نه پارک خودرو!!». شهرداری تهران نتهت‌ها در رفغ این تنگنا و این مشکل دیده‌ی، یعنی تبدیل معابر عریض و چندخطه به باریکه عبور متراکم‌شده، اهتمام جدی و کافی نداشته؛ بلکه با خط‌کشی و ایجاد محل پارک خودرو و گماشتن پارکبان، فضای عبورومرور را تبدیل به دکان کسب و کار کرده و حق مسلم شهروندان را از آنها سلب و موجبات آزار و مزاحمت و تضییع وقت و انرژی مردم و حقوق مدنی آنان را موجب شده است. حضور الگوها و نمونه‌های بارز و قابل اجرایی به حضرات یادشده پیشنهاد کردم و بر اجرای طرح «نهضت پارکینگ‌سازی» و همچنین بر الزام اماکن عمومی بر احداث پارکینگ با ظرفیت موردنیاز مراجعان، اصرار ورزیدم؛ به این ترتیب که با دعوت از مالکان اراضی ورزاشده و هم‌جوار با خیابان‌های اصلی پرفت‌وآمد و اعطای مجوز موقت تأسیس توقفگاه (تا زمان احداث بنا و ساخت‌وساز) هم گره ترافیک تا حدودی گشوده و هم زمینه‌ای برای اشتغال عده‌ای پارکبان فراهم شود؛ ... متأسفانه پاسخ بسیار کوتاه و نومیدانه بود: «نه نمی‌شود!!» حتی زحمت بررسی آن را نیز متقبل نشدند. همچنین درخواست کمبود و حشنتان جایگاه سوخت در شهر تهران به آن مسئولان یادآوری کردم اما این عریضه نیز مانند دیگر پیشنهادات با این توجیه که هیچ سرمایه‌گذار عاقلی حاضر به تبدیل ملک خود به جایگاه سوخت و ازدست‌دادن منافع چندبرابری رشراب برج‌سازی نیست، بدون اینکه فرصت مکترین تأمل و مجال بررسی یابد، نادیده انگاشته شد. درحالی‌که می‌توان با ارائه تسهیلات و مزایایی مشارکت سرمایه‌گذاران و علاقه‌مندان را جلب کرد.

● **ترغیب شهروندان به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی:**
بدیهی است هیچ شهروند عاقل و آرامش‌طلبی مایل نیست در «قتقشور رانندگی» در کلان‌شهر تهران به خُردشدن اعصاب و هدررفتن وقت و انرژی یا آسیب‌رساندن به خودروی شخصی خود بپردازد. ساده‌ترین و مؤثرترین راه‌حل، گسترش شبکه حمل‌ونقل شهری است. افزایش امکان دسترسی در مناطق مختلف شهر و صادلبتیه نظم و انضباط درخورشان شهروندان از ضروریاتی است. امسار، در قطارهای شهری تهران تنزل فرهنگی بیداد می‌کند، از دست‌فروش‌های روزافزون که کالاهای قاچاق و غیربهداشتی خود را در کیسه‌های بسیار آلوده به مسافران عرضه می‌کنند و با سر و صدای ناهنجار موجبات ناراضیاتی و مردم‌آزاری، بی‌نظمی و بعضاً ناامنی را فراهم می‌کند تا بی‌توجهی متولیان به این امر خطیر و از ناآگاهی متصدیان ایستگاه‌های قطار شهری و آموزش‌ندیده، تا ندادن تعلیمات لازم به شهروندان و مسافران و از انبوس‌های شرکت‌های خصوصی که معمولاً خیلی کثیف و کهنه‌اند تا خودروهای پلاک شهرهای دیگر که بی‌ضابطه و کنترل اسباب‌دارم بی‌تناسب در پایتخت جولان داده‌اند؛ ... آنچه غایب است حضور مدبرانه و منظم مدیران مسئول شهری است. گویی شهر به خود و امان خدا وانهاده شده و ناظر و ناظمی ندارد. پیشنهاد من این است که اولیای محترم کلان‌شهر تهران، ابزار فرهنگ را به کار بندند؛ در آن صورت خواهند دید که بخشی از مشکلات این شهر برطرف خواهد شد.