

گزارش خبری

بیانیه جامعه مدنی ایران در دفاع از صلح و استقلال کشور

هرگونه تجاوز به ایران تعرض به ملت است



در واکنش به تهدیدهای اخیر دولت ایالات متحده علیه ایران، جمعی از فعالان مدنی، استادان دانشگاه، وکلا، روزنامه‌نگاران، مدافعان حقوق بشر و شخصیت‌های مستقل سیاسی -که بسیاری از آنان از منتقدان سیاست‌های داخلی نیز محسوب می‌شوند- با صدور بیانیه‌ای سرگشاده خطاب به دبیرکل سازمان ملل متحد و نهادهای بین‌المللی، درباره تشدید تنش‌های منطقه‌ای و نقض آشکار منشور ملل متحد هشدار دادند. این بیانیه ضمن اشاره به سابقه تاریخی ایران در مقاومت در برابر تجاوز، از نابرابری‌های فاحش در برخورد قدرت‌های جهانی با برنامه صلح‌آمیز هسته‌ای ایران در مقایسه با زرادخانه اتمی اسرائیل انتقاد کرده و اقدامات یک‌جانبه دولت آمریکا در نقض برجام و اعمال تحریم‌های گسترده را مصداق فشار بر ملت ایران دانسته است. متن این بیانیه به شرح زیر است:
آقای آنتونیو گوتروش دبیرکل محترم سازمان ملل متحد
تاریخ: ۱۴ فروردین ۱۴۰۴
رونوشت: کمیساریای عالی حقوق بشر سازمان ملل.
با سلام و احترام

این بیانیه از سوی صدها نفر از استادان دانشگاه، حقوق‌دانان و وکلا، مدافعان حقوق بشر، روزنامه‌نگاران و فعالان سیاسی مستقل تنظیم شده است که شامل عده‌ای از منتقدان سیاست‌های حاکمیت هم می‌شوند و برخی طعم حسس یا محرومیت‌های گوناگون را چشیده‌اند. مخاطب این نامه، ابتدا دبیرکل و مجمع عمومی و کمیساریای عالی حقوق بشر سازمان ملل متحد، سپس دولت‌نمران آمریکا، ملت آمریکا و افکار عمومی جهانیان است.

- تجربه تاریخی ایران در مواجهه با جنگ

ما تجربه هشت سال جنگ در برابر رژیم صدام حسین را داریم که حتی زمانی که متوسل به حمله شیمیایی شد، مورد حمایت همه قدرت‌های جهانی بود. هنوز عده زیادی از آثار آن حملات شیمیایی که تأمین‌کننده آن دولت المان بود، رنج می‌برند. این جنگ صرفاً با رژیم صدام نبود، زیرا او نیروی نیابتی قدرت‌های شرق و غرب بود و حمایت تسلیحاتی و سیاسی می‌شد.

ما مصائب جنگ را لمس کرده‌ایم و مایل به جنگی دوباره نیستیم. ایران در سده اخیر آغازگر هیچ جنگی نبوده، اما تجربه گذشته نشان داده است که اگر مورد تجاوز بیگانه قرار گیرد، یکبارچه با تمام قوا در برابر آن می‌ایستد.

- مسئله هسته‌ای و برجام

سیاست‌های دوگانه غرب، که برنامه هسته‌ای صلح‌آمیز ایران را با- وجود قراردادن تحت نظارت آژانس بین‌المللی انرژی اتمی- تهدید جلوه می‌دهد، اما در برابر زرادخانه هسته‌ای اسرائیل، که نه عضویمان عدم اشاعه است و نه تحت هیچ‌گونه نظارت بین‌المللی قرار دارد، سکوت اختیار می‌کند. نه‌تنها فشارهای نااعادالانه‌ای را بر ایران وارد کرده، بلکه به تشدید افراط‌گرایی نیز دامن زده است.

در همین راستا، ایران پس از سال‌ها مذاکرات سخت و فشرده با گروه ۵+۱، به توافق با آمریکا و اروپا تحت عنوان «برنامه جامع اقدام مشترک» (برجام) دست یافت. با وجود پایبندی ایران به مفاد این توافق، دولت ترامپ به صورت یک‌جانبه و بدون ارائه هیچ‌گونه توجیهی از آن خارج شد. افزون بر این، ایالات متحده شدیدترین تحریم‌ها را علیه ملت ایران اعمال کرد؛ تحریم‌هایی که موجب محرومیت در حوزه‌های دارویی، اقلام حیاتی و منابع صنعتی کشور شد.

- موضع منتقدان داخلی درباره دموکراسی و مداخله خارجی

ما، با وجود انتقاداتی که به حاکمیت و سیاست‌هایش داریم، بر این باوریم که استقلال، امنیت و دموکراسی ایران باید از طرف خود مردم و بدون مداخله خارجی شکل گیرد. دموکراسی با مداخله قدرت‌های بیگانه به دست نمی‌آید، آن هم از سوی قدرت‌هایی که آشکارا خوی جباریت نشان می‌دهند و از رژیم جنایت‌پیشه اسرائیل حمایت می‌کنند و سلاح‌های پیشرفته و حمایت مالی و سیاسی را در پشتیبانی از آن ارسال می‌کنند، درحالی‌که نسل‌کشی و جنایات جنگی اسرائیل از سوی تمام نهادهای بین‌المللی حقوق بشر محکوم شده، در دادگاه کیفری بین‌المللی تحت رسیدگی است و با اعتراضات مردمی و دانشجویی گسترده در آمریکا و اروپا مواجه شده است.

ملت ایران با تاریخی کهن و بسیار قدیمی‌تر از اکثر کشورهای کنونی جهان -که هگل آن را مبدأ تاریخ جهان می‌خواند و کانت، نیچه و بسیاری از اندیشمندان بزرگ از شکوه آن سخن گفته‌اند- نیازی به دلسوزی چنین نیروهایی ندارد.

- نگرانی برای صلح جهانی

ما فقط نگران ایران نیستیم، بلکه نگران صلح جهانی هستیم. در ۱۵ ماه گذشته، رژیم اسرائیل در عربان‌ترین شکل، تمام هنجارهای حقوق بشری و قواعد حقوق بشردوستانه بین‌المللی و ارزش‌های صلح، دموکراسی و انسانیت و اعتبار نهادهای بین‌المللی را زیر پا گذاشته و با حمایت آمریکا و برخی دولت‌های اروپایی به نقض حقوق بشر ادامه داده است. اکنون با فردی در رأس دولت آمریکا مواجه هستیم که برخلاف ادعای صلح در دوره رقابت‌های انتخاباتی، می‌خواهد مسائل بین‌المللی را با زور و بمب و جنگ حل کند. رفتارش درباره گرینلند، کانادا، اروپا، اوکراین و غزه نیز نشان می‌دهد به دیالسیماسی و ادبیات حقوقی، از ادبیات زور استفاده می‌کند. او چند بار گفته است ایران با مذاکره می‌کند یا بمباران می‌شود. این اظهارات نقض آشکار منشور ملل متحد و تهدیدی برای صلح جهانی است.

- اعلام موضع

ما امضاکندگان این بیانیه، برای دفاع از ایران، دفاع از انسانیت، دفاع از صلح جهانی، در صورت هرگونه تعرض به ایران، فارغ از اختلاف دیدگاه‌های خود با حکومت، با تمام قدرت از کشورمان دفاع می‌کنیم و از همه جهانیان می‌خواهیم در برابر جنایات دولت اسرائیل و تهدیدهای جنگ‌طلبانه دولت جدید آمریکا ایستادگی کنند.

تجاوز به ایران و هر اقدامی علیه توان دفاعی کشور ما، دیگر اقدامی علیه حکومت نیست، بلکه اقدامی علیه ملت ایران است و منطقه را به آشوبی بزرگ کشیده و جهان را متضرر خواهد کرد.

شرق: تعطیلات نوروزی به پایان رسید و مثل هر سال، در کنار هزاران تصویر و خاطره زیبا و دوست‌داشتنی، برخی سباه‌پوش شدند و زندگی برخی دیگر به طور جریان‌ناپذیری دگرگون شد؛ چیزی شبیه به توفان.
بر اساس آخرین آمار گزارش‌شده از سوی رئیس پلیس راهور فراجا، در بازه زمانی ۲۵ اسفند تا ۱۴ فروردین، ۸۳۸ نفر در جاده‌های کشور جان باختند؛ یعنی هر روز حدود ۴۰ ایرانی جانش را میان جاده‌ها جا گذاشته است. از سوی دیگر، در این مدت ۹۷هزارو ۱۴۴ تصادف ثبت شد که شامل ۶۹۸ تصادف فوتی، ۱۵هزارو ۱۷۴ تصادف جرحی با ۱۹هزارو ۱۶۶ مصدوم و ۸۱هزارو ۵۷۱ تصادف خسارتی بود. اگرچه آمار کشته‌های ناشی از تصادفات در نوروز ۱۴۰۴ حدود ۱۲ درصد نسبت به سال قبل کاهش داشت، اما خسارات کلدی سوانح جاده‌ای نسبت به سال‌های گذشته تغییر محسوسی نکرد تا مثلث بحران رانندگی برخطر، خودرو و جاده‌های غیراستاندارد به قرار گذشته ماندگار باشد. بر اساس اعلام حسینی، رئیس فراجا، اوج تصادفات فوتی در بازه زمانی ساعت ۱۶ تا ۲۰ رخ داده که ۲۷ درصد از کل تصادفات را شامل می‌شود. به گفته این مقام ارشد انتظامی، استان کرمان با ۷۶ فارغ از ۲۲ نفر، خراسان رضوی با ۵۳ نفر و خوزستان با ۵۱ نفر، رتبه‌های اول تا چهارم را بین استان‌های دارای بیشترین تعداد جان‌باختگان به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس اعلام حسینی، آمار نهایی تصادفات و جان‌باختگان پس از پایان طرح ترافیک نوروزی، توسط سازمان پزشکی قانونی جمع‌بندی و اعلام خواهد شد.

دست و پای جامانده در جاده‌ها

در این میان اما از میان بازماندگان تصادفات، گروهی دیگر به زندگی قبلی بازمی‌گردند؛ آنها از مصیبتی جان سالم به برده‌اند، ولی در مقابل با معلولیتی مادام‌العمر زندگی می‌کنند. بر اساس اعلام سازمان بهزیستی کشور، حدود چهار درصد از معلولیت‌ها ناشی از حوادث ترافیکی است؛ معلولیت‌هایی که سالانه تعداد درخور توجهی را زمین‌گیر می‌کند. فاطمه عباسی، معاون امور توان‌بخشی سازمان بهزیستی کشور، پیش‌تر با اشاره به آمار تصادفات جاده‌ای و پیروز معلولیت‌ها گفته بود: «جاده‌های نایم‌سن، خودروهای غیراستاندارد، خیابان‌های غیراستاندارد و بی‌احتیاطی در رانندگی، چرخه‌ای برای مرگ و معلولیت در جاده‌ها و شهرها ایجاد کرده است. سالانه بیش از ۱۷ هزار نفر در تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست می‌دهند و حدود ۶۰ هزار نفر به معلولان کشور اضافه می‌شود که

سه هزار نفر از آنها دارای آسیب نخاعی‌اند». به گفته او، یعنی سالانه ۶۰ هزار نفر از نیروی انسانی فعال برای مدتی از عرصه کار و تولید کنار می‌روند و سه هزار نفر از این افراد نه‌تنها دیگر نقشی در چرخه اقتصاد کشور ندارند، بلکه خودشان نیازمند دریافت خدمات توان‌بخشی و حمایتی هستند. نکته شایان توجه در گفته‌های عباسی آنجا بود که توضیح داد براساس پیمایش شیوع‌شناسی ناتوانی و آسیب در ایران و بررسی اپیولوژیک آسیب‌ها که توسط سازمان بهزیستی طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۳ انجام شده، برآورد می‌شود حدود چهار درصد از افراد دارای معلولیت به علت حوادث ترافیکی دچار معلولیت شده باشند.

اگر دره حصار داشت، پایم را از دست نمی‌دادم

«مادرم از وقتی سن خیلی کمی داشتم، می‌گفت یک دردهایی در دنیا هست که از مرگ هم بدتره. لحظه‌ای که روی تخت بیمارستان چشمانم را باز کردم، چند ثانیه بیشتر نگذشت تا فهمیدم یکی از پایهایم هیچ حس ندارد. بعد از چند دقیقه بود که زیر پتو را نگاه کردم و متوجه شدم اساساً دیگر پای چپی ندارم. ولی حدود یک سال طول کشید تا بفهمم از دست دادن یک پا یا از مرگ بدتر نیست و خوب است که هنوز می‌توانم زندگی کنم. حالا و بعد از پنج سال هم می‌گویم که خوب است زنده ماندم، اما معلولیت برای بعضی از آدم‌ها می‌تواند از مرگ هم بدتر باشد». اینها جملات «نرگس» است، دختری که دره‌خامه‌ها سال ۹۹، وقتی از تعطیلات دلچسبش در شمال به تهران برمی‌گشت، دچار سانحه تصادف شد و از آن روز تا به حال، بدون پای چپ به زندگی ادامه داده است؛ زندگی‌ای که به گفته خودش سخت بوده و بسیار زمان برده تا بتواند خودش را با شکل جدید زیستن تطبیق دهد. اما بعد از گذشت پنج سال معتقد است مجدداً به کیفیت سابق زندگی‌اش برگشته است، البته با تمام دست‌های‌های معلولیت. نرگس در گفت‌وگو با «شرق» از روز حادثه می‌گوید: «من راننده محتاطی هستم. همیشه با سرعت مطمئن رانندگی می‌کردم و قوانین رانندگی هم برایم اهمیت دارند. آن روز مثل همیشه رانندگی مطمئنی می‌کردم. اما ریزش کوه در جاده هراز باعث شد خودروی دیگری مسیرش را عوض کند و با توجه به اینکه در نقطه‌ای از جاده بودیم که دره داشت، وضعیت برایمان برخطر شد. در واقع من هم و نه راننده آن خودرو هیچ‌کدام‌مان رانندگی برخطری نمی‌کردیم. اما اوضاع در جاده به سمتی پیش رفت که این اتفاق برای من رخ داد. یعنی اگر در آن بخش جاده حصاری در مقابل دره وجود داشت که خودروی من سقوط نمی‌کرد، تصادف با کمی آسیب خودروهایمان و شاید کمی کوفتگی به پایان می‌رسید، اما خب این‌طور نشد.

در مرحله اول مدیران باید نگران مردم باشند

«بویبا» هم اگرچه به دلیل خواب‌آلودگی در جاده قم دچار معلولیت دائمی شد، اما معتقد است آن تصادف هم می‌توانست به شکل دیگری به پایان برسد. ۱۰ سال پیش خودروی جاده منحرف شد و با برخورد به یک خودروی دیگر و گاردیلر، دستش را از آنج آرت دست داد. «هرچند خودم در آن حادثه نقش داشتم، اما بعد از آن حادثه خیلی درباره وضعیت جاده‌ها و تصادفات در سایر کشورها مطالعه کردم. اینکه وزارت راه چطور می‌تواند با طراحی جاده‌ها از چنین تصادفاتی جلوگیری کند، موضوعی است که کشورهای دیگر روی آن کار کرده‌اند. در شرایطی که در کشور ما آسفالت جاده‌ها غیراستاندارد است، خطکشی درستی وجود ندارد، حاشیه جاده فضای کافی برای فرار از خطر را تأمین نمی‌کند، دیگر حرف‌زدن درباره اینکه جاده را طوری طراحی کنند که برای رانندگان کسالت نداشته باشد شاید خیلی فانتزی به نظر برسد. باین حال، می‌خواهم

بگویم اینکه همه بار تصادفات را روی مردم بگذاریم هم درست نیست. در مرحله اول مدیران مربوطه هستند که باید مقابل این حجم بالای آمار تصادفات بایستند و نگران جان مردم باشند». رانندگی برخطر، جاده نایم‌ن و خودروی غیراستاندارد، همواره مسببان اصلی سوانح رانندگی در ایران معرفی می‌شوند. با بالا رفتن آمار فوتی‌های تصادفات، از اسفند سال گذشته پویشی با عنوان «نه به تصادف» از سوی دولت برگزار شد تا با ایجاد حساسیت بیشتر نسبت به سوانح رانندگی، آمار تصادفات جاده‌ای نوروز امسال را کاهش دهد. فارغ از میزان موفقیت این طرح، به نظر می‌رسد باز هم تمام‌عاملیت این بحران جدی در کشور به مردم نسبت داده شده و آن دسته از متغیرهایی که از قضا حکومت باید با وضع قانون و اختصاص بودجه برطرف کند، تغییر چندانی نداشته است. این نکته‌ای است که دغدغه‌مندان این حوزه بر آن تأکید کرده‌اند.

تکلیف ۲۵۰۰ نقطه حادثه‌خیز کشور چه شد؟

در کاوش درباره موضوع معلولان، همواره یکی از برجسته‌ترین مطالبه فعالان این عرصه، فقدان آمار شفاف درباره جمعیت معلولان کشور است. بهروز مروتی، مدیر کمپین معلولان، در گفت‌وگو با «شرق» با تأکید بر این موضوع از ارسال نامه‌ای به رئیس‌جمهوری پیرو همین مسئله اعلام می‌کند: «رئیس‌جمهوری به‌تازگی نامه‌ای به سازمان آمار زد و خواستار سرشماری مجدد کشور شد. پیرو همین موضوع بود که ما نامه‌ای به نهاد ذیم و خواستیم سرشماری معلولان کشور هم در دستور کار قرار گیرد. چرا آمار ما باید مربوط به سال ۹۵ باشد؟ من هشت سال است در حوزه معلولان فعالیت می‌کنم و از آن موقع تعداد معلولان در ایران هنوز همان عدد قبل است. درحالی‌که شما تصور کنید وقتی



از تصادفات سالانه ۲۰ هزار نفر فوت می‌شوند، ۴۰۰ هزار نفر دچار مصدومیت می‌شوند و ۶۰ تا ۷۰ هزار نفر هم با معلولیت‌های مادام‌العمر روبه‌رو می‌شوند. پس قطعاً عدد نهایی معلولان کشور بیش از یک میلیون و خورده‌ای است که سازمان بهزیستی اعلام می‌کند. به‌هیچ‌وجه اغراق نخواهد بود اگر بگوییم پنج برابر این آمار، افراد دارای معلولیت در کشور داریم. شاید بپرسید که چرا این‌همه روی این اعداد حساسیت وجود دارد. باید بگویم چون بر اساس تعداد جمعیت است که می‌توان توجه عموم و مدیران کشور را به این موضوع جلب کرد. امکاناتی که یک معلول برای زندگی نیاز دارد، چیزی نیست که به سادگی قابل دستیابی باشد. همین امروز اگر فردی به واسطه قطع نخاع شدن به سازمان بهزیستی مراجعه کند، ماهی یک‌میلیون و ۴۰۰ هزار تومان مستمردی دریافت خواهد کرد و اگر خیلی خوش‌شانس باشد و بتواند حق پرستار را هم بگیرد، چهارمیلیون و ۲۰۰ هزار تومان دیگر هم به او می‌دهند. حالا شما به من بگویید یک معلول چطور می‌تواند با کمتر از شش میلیون در این وضعیت اقتصاد تورمی کشور ما زندگی کند؟»

مروتی با اشاره به پویش اخیر «نه به تصادف» که از سوی دولت برگزار شد، می‌گوید: «برگزاری چنین پویشی بد نیست اما اینکه تمام مسئولیت را بر گردن مردم و فرهنگ رانندگی بیندازیم، در حالی‌که کاری برای متغیرهای دیگر انجام نمی‌دهیم، یعنی عزم جدی در کار نیست. حدود هشت سال پیش وزیر بهداشت دولت روحانی اعلام کرد که دوهزارو ۵۰۰ نقطه حادثه‌خیز در ایران وجود دارد. خب برای این مناطق چه کرده‌اند؟ کرمان یکی از استان‌هایی است که آمار بالایی در زمینه تصادف دارد. چه اقدامی برای حل مشکل جاده‌های این استان انجام شده است؟ چرا کسی با خودروسازها جدی برخورد نمی‌کند؟ شما تصور کنید امکانی وجود داشت و هرکسی که به دلیل خودروی نایم‌ن دچار معلولیت می‌شد، شرکت خودروساز ملزم به پرداخت غرامت می‌شد و هزینه زندگی آن معلول را پرداخت می‌کرد. چنین تجربه‌ای قطعا بر رفتار تولیدکننده خودرو هم تأثیر می‌گذاشت. از سوی دیگر، نگاه نیروی نظامی و پلیس راه، نظارت عملی نیست. این حرف را می‌زنم چون می‌بینم که سیاست‌گذاری‌ها مبتنی بر داده‌های موجود رخ نمی‌دهد. مثلاً وقتی ما می‌دانیم که حدود ۷۰ درصد از تصادفات جاده‌ای در ۳۰کیلومتری مانده به مبادی شهرها اتفاق می‌افتد، چرا با افزایش نیروی پلیس در آن نقاط توجه نمی‌شویم؟ سال‌هاست مشخص شده نصب دوربین و جریمه چندان کارساز نیست. در مقابل ما تجربه خوبی در زمینه‌کمرنبد ایمنی داشتیم. چرانمی‌توانیم آمار تصادفات را کاهش دهیم؟ چون آن عزم جدی برای مقابله با متغیرهای دیگر بروز تصادف که همان جاده‌های نایم‌ن و خودروهای غیراستاندارد است، وجود ندارد.»

تصادف؛ نخستین علت مرگ ۱۸ تا ۲۹ساله‌ها

به تازگی خبری قابل توجه درباره آمار تصادفات جاده‌ای و سن افراد درگیر در آن منتشر شد.گوروش اعتماد، سرپرست مرکز مدیریت شبکه وزارت بهداشت، عنوان کرده بیشتر مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادف در سنین ۱۸ تا ۲۹ سال اتفاق می‌افتد. یعنی نخستین علت مرگ در این سنین ناشی از تصادف است. «در سال گذشته ما روزانه ۳۰ مورد تصادف و هر ماه حدود ۹۰۰ مورد تصادف داشتیم که آمار بالا و نگران‌کننده‌ای است و با توجه به اینکه در رخداد تصادف چهار عامل انسانی، وسایل نقلیه، جاده و عوامل محیطی دخیل است، ضرورت دارد درک مردم از این عوامل افزایش یابد.»

محمود کاری، مدیر انجمن تدای معلولان ایران است و می‌گوید سیاست‌گذاری‌ها در حوزه مقابله با آمار تصادفات و حفظ جان و سلامت انسان‌ها باید مبتنی بر داده‌های موجود باشد. او فراجا را

آمار پلیس نشان می‌دهد هرروز حدود ۴۰ نفر در تصادفات جاده‌ای کشته و ۹۱۲ نفر مصدوم شدند

جاده‌هایی که فلج می‌کنند

مخاطب اصلی حرف‌های خود قرار می‌دهد و به «شرق» می‌گوید: «داشتن یک‌سری از اطلاعات پایه‌ای در سیاست‌گذاری‌های ما می‌تواند بسیار نقش ایفا کند. مثلاً ما می‌دانیم که جوانان تازه گواهینامه گرفته آمار قابل توجهی از تصادفات جاده‌ای را به خود اختصاص می‌دهند. بنابراین ساده است که قوانین سفت‌وسختی در این باره داشته باشیم و به افرادی که گواهی نامه رانندگی خود را گرفته‌اند تا یک سال اجازه رانندگی در جاده‌ها داده نشود. شاید بگویم همین‌الان هم چنین قانونی وجود دارد اما تقاضای من از فراجا نظارت جدی بر قانون است. در حال حاضر تماشای تردد یک موتورسیکلت به شکل یک‌طرفه و خلاف جهت در اتوبان به امری عادی بدل شده است. موضوعی که در یک کشور دیگر برای مردم باورپذیر نیست، چرا این اتفاق می‌افتد، چون ناظر جدی بر تخلف وجود ندارد. در حالی‌که ما نیاز داریم به‌جای تمرکز بر دوربین‌ها و جریمه‌های نقدی نظارت حضوری نیروهای مربوط به حفظ امنیت در این زمینه را در سطح شهر و جاده‌ها بالا ببریم.»

این فعال حوزه معلولان هم به موضوع نبود آمار درست درباره تعداد معلولان کشور اشاره می‌کند و آمار حقیقی را بسیار بیش از اینها می‌داند: «براساس اعلام سازمان بهزستی در سال ۹۵ یک میلیون و ۱۶۰ هزار معلول در کشور وجود دارد. نکته اول اینکه چرا باید آمار کشور درباره تعداد معلولان این‌قدر قدیمی باشد و نکته بعدی این پرسش است که چنین عددی تا چه اندازه با آنچه امروز در کشور در جریان است تطبیق دارد؟ اگر نگاهی ساده به آمار تصادفات جاده‌ای و تعداد سانحه‌های مرکبار و مصدومیت‌های آن داشته باشیم، به سادگی می‌توان فهمید که حدود هشت تا ۱۰ درصد جمعیت کشور مبتلا به معلولیت هستند که دست پایین این عدد را هم اگر بگیریم با جمعیت امروز ایران به عدد هشت میلیون معلول در کشور می‌رسیم. معلولیت هم بحرانی نیست که فقط برای آن تأسف بخوریم؛ معلولان در جامعه به حمایت‌های همه‌جانبه نیاز دارند. فقط جنبه مادی این مسئله می‌تواند به‌تنهایی زندگی یک خانواده کامل را مختل کند. در نتیجه موضوع تصادفات و معلولیت‌های ناشی از آن چیزی نیست که به‌سادگی از آن عبور کنیم و موضوع داشتن آمار درست در این حیطه نه یک موضوع ساده، بلکه بسیار حیاتی است.»

البته کاری، نگاه مثبتی به پویش نه به تصادف دارد: «از نگاه من ایس پویش بی‌تأثیر هم نبود. یک ایراد بزرگش این است که بسیار دیر شروع به کار کرد. اما به هر حال سبب می‌شود که میزان حساسیت مردم و خانواده‌ها در این زمینه بالاتر برود. خود اعضای یک خانواده بیشتر به همدیگر

تذکر دهند و همین فرهنگ عمومی را هم به مرور بالاتر می‌برد. اما رویکردهای این‌چنینی برای تثبیت‌شدن در ذهن عموم باید استمرار داشته باشند. از یک بتر و تابلو به تیزرهای تبلیغاتی جالب و تماشایی در صداوسیما بدل شوند. ما در زمینه‌کمرنبد ایمنی تجربه خوبی داشتیم و باید همان دست فرمان را ادامه دهیم. مردم باید در رسانه عمومی بیشتر فرهنگ عمومی را یاد بگیرند تا تماشای تبلیغات جیبی و بفک.»

راه‌اندازی پویش نه به مدیران بی‌کفایت

هستند فعالانی که مشخصاً مدیران را مسئولان اصلی این بحران می‌دانند. شهرام مبصر، مدیر مؤسسه پیام‌آوران ساحل امید و از فعالان حوزه معلولان است و دیرساره تأثیر وضعیت جاده‌ها در بالا رفتن میزان تصادفات و معلولیت‌ها توضیح می‌دهد. او به «شرق» می‌گوید: «من تمام تصادفات و تبعات جسمی و روانی و حتی مالی را که افراد متحمل می‌شوند، مستقیماً ناشی از نحوه

مدیریت مسئولان می‌دانم. مدیریت شهری، جاده‌ای و بین‌راهی و بخش‌کمتن این مسئولیت را بر گردن خود مردم می‌گذارم. وقتی جاده حادثه‌خیز باشد، خطکشی نداشته باشد، روشن آسفالت سالمی نداشته باشد، مدام خودروها مجبور به فرار از دست‌اندازها و کمتر خسارت واردشدن به کمک‌ها و جلوبندی خودروهای خود باشند، مگر می‌شود انتظار داشته باشیم که این خودروها دچار

سانحه نشوند؟ به ماشین‌های سنگین و چه سبک همیشه در جاده‌ها مجبور می‌شوند که به خاطر همین عوامل مارپیچ رانندگی کنند. قاعدتاً چنین شکلی از رانندگی آمار تصادف‌ها را بالا می‌برد.» او خودروسازان را هم بی‌تقصیر نمی‌داند: «از سوی دیگر شما به نقش خودروهای نایم‌نمی فکر کنید که این روزها دیگر رقم‌های میلیاردی هم پیدا کرده‌اند. خودرویی که ایربکش در زمان تصادف نیاز نمی‌شود. خودرویی که شاسی و بدنه ضعیفی دارد و از استانداردهای جهانی برخوردار نیست طبعاً می‌تواند عامل حادثه باشد و مجدداً هم مسئولیت تولید این خودروها و وجود بار فعال برایشان در کشوردر دست مدیران است». براساس اعلام پلیس راهور، دو خودروی پراید و پژو ۴۰۵، در درصد بالایی از تصادفات منجر به فوت و جرح نقش دارند. مثلاً در نوروز ۱۴۰۳، بیش از ۶۲ درصد از تصادفات مرکبار مربوط به این خودروها بوده است. آن‌طورکه این گزارش تأکید می‌کند، عوامل متعددی در بالا بودن سهم این خودروها در تصادفات نقش دارند، از جمله تیزر بالا و ساختار و دسترسی گسترده به این خودروها به دلیل قیمت اقتصادی. این عوامل باعث شده‌اند خودروهای پراید و پژو ۴۰۵ همچنان در صدر آمار تصادفات مرکبار کشور قرار داشته باشند. پیش از این کمیسین اصل ۹۰ مجلس در سال ۹۷ اعلام کرده بود که این دو خودرو عامل بیش از ۹ هزار مرگ ناشی از تصادفات بودند. حالا مبصر معتقد است این پویش، چندان راهگشا نیست: «کافی است نگاهی به آمار تصادف‌های امسال و خسارات جانی و مالی‌اش بیندازیم. مگر فقط خستگی راننده عامل تصادف است؟ در این صورت آیا در سایر کشورها رانندگان دچار خستگی نمی‌شوند؟ چرا در آن کشورها آمار تصادف این‌قدر بالا نیست و افراد جانشان را به خاطر خستگی پشت فرمان از دست نمی‌دهند؟ پویش به تغییراتی نپویند، پیشنهاد من این است که به‌جای پویش نه به تصادف، پویش‌های مؤثرتر دیگری راه بیندازیم. مثل پویش نه به مدیران بی‌کفایت و انتصاب‌های نافیاست. نه به تولید خودروهای بی‌کیفیت، نه به جاده‌های نامن و فرسوده، نه به ترافیک، نه به ناشناخته هستند.»

خبر

اجرای طرح ترافیک ازامروز

معاون بهره‌برداری از سیستم‌های حمل‌ونقل و محدوده‌های ترافیکی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران از اجرای طرح ترافیک و طرح کنترل آلودگی هوای پایتخت از ساعت ۶:۳۰ امروز (شنبه) خبر داد. آرش رسا/بازدی به ایسنا گفت: «رزرو طرح ترافیک مانند قبل از طریق «سامانه شهرزاد» انجام می‌شود». او افزود: «افرادی که به صورت روزانه قصد ورود به محدوده طرح ترافیک را دارند، می‌توانند مجوز تردد خود را به‌طور هفتگی، از روز چهارشنبه هفته قبل یا به صورت روزانه رزرو کنند». به گفته او تا زمان تأیید و ابلاغ تعرفه عوارض تردد در محدوده‌های ترافیکی در سال ۱۴۰۴ از سوی مراجع قانونی، تعرفه‌های سال ۱۴۰۳ برای رزرو مجوز روزانه و محاسبه عوارض تردد در محدوده‌های یادشده اعمال خواهد شد.

بازدید ۴۰۸میلیونی از آثار تاریخی در نوروز



از ۲۹ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۴ فروردین ۱۴۰۴، بیش از چهارمیلیون و ۸۳۳ هزار نفر از اماکن فرهنگی و تاریخی کشور بازدید کردند و تخت‌جمشید، حافظیه و سعیدیه در صدر فهرست پربازدیدترین جاذبه‌ها قرار دارند. به گزارش مهر، در روز ۱۴ فروردین ۱۴۰۴، تعداد بازدیدها از اماکن فرهنگی‌تاریخی کشور به ۲۱۶هزارو ۹۷۹ نفر رسید. در مجموع ۱۴ تصادفات نوروزی، از ۲۹ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۴ فروردین ۱۴۰۴، اماکن فرهنگی و تاریخی تحت مدیریت وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی میزبان چهارمیلیون و ۸۳۳هزارو ۸۳۸ بازدیدکننده بودند. تخت‌جمشید با ۴۸۹هزارو ۲۴ بازدید در صدر اماکن پربازدید نوروز ۱۴۰۴ قرار گرفت. پس از آن، حافظیه با ۴۸۲هزارو ۶۷ بازدید و سعیدیه با ۳۱۶هزارو ۱۴۳ بازدید، بیشترین تعداد گردشگران را به خود اختصاص دادند. پاسارگاد نیز با ۲۱۳هزارو ۴۴ بازدید در رتبه چهارم، ارگ کریمخان با ۱۷۹هزارو ۴۴ بازدید در جایگاه پنجم و باغ وحش با ۱۷۱هزارو ۳۵۶ بازدید در رتبه ششم پربازدیدترین اماکن تاریخی کشور قرار گرفتند.

نگرانی از وضعیت ۱۵۴گونه مهردار

مدیرکل دفتر موزه ملی تاریخ طبیعی و ذخیل ژنتیکی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: «بر اساس آخرین اطلاعات اتحادیه بین‌المللی حفاظت سانحه نشوند؟ به ماشین‌های سنگین و چه سبک همیشه در جاده‌ها مجبور می‌شوند که به خاطر همین عوامل مارپیچ رانندگی کنند. قاعدتاً چنین شکلی از رانندگی آمار تصادف‌ها را بالا می‌برد.» او خودروسازان را هم بی‌تقصیر نمی‌داند: «از سوی دیگر شما به نقش خودروهای نایم‌نمی فکر کنید که این روزها دیگر رقم‌های میلیاردی هم پیدا کرده‌اند. خودرویی که ایربکش در زمان تصادف نیاز نمی‌شود. خودرویی که شاسی و بدنه ضعیفی دارد و از استانداردهای جهانی برخوردار نیست طبعاً می‌تواند عامل حادثه باشد و مجدداً هم مسئولیت تولید این خودروها و وجود بار فعال برایشان در کشوردر دست مدیران است». براساس اعلام پلیس راهور، دو خودروی پراید و پژو ۴۰۵، در درصد بالایی از تصادفات منجر به فوت و جرح نقش دارند. مثلاً در نوروز ۱۴۰۳، بیش از ۶۲ درصد از تصادفات مرکبار مربوط به این خودروها بوده است. آن‌طورکه این گزارش تأکید می‌کند، عوامل متعددی در بالا بودن سهم این خودروها در تصادفات نقش دارند، از جمله تیزر بالا و ساختار و دسترسی گسترده به این خودروها به دلیل قیمت اقتصادی. این عوامل باعث شده‌اند خودروهای پراید و پژو ۴۰۵ همچنان در صدر آمار تصادفات مرکبار کشور قرار داشته باشند. پیش از این کمیسین اصل ۹۰ مجلس در سال ۹۷ اعلام کرده بود که این دو خودرو عامل بیش از ۹ هزار مرگ ناشی از تصادفات بودند. حالا مبصر معتقد است این پویش، چندان راهگشا نیست: «کافی است نگاهی به آمار تصادف‌های امسال و خسارات جانی و مالی‌اش بیندازیم. مگر فقط خستگی راننده عامل تصادف است؟ در این صورت آیا در سایر کشورها رانندگان دچار خستگی نمی‌شوند؟ چرا در آن کشورها آمار تصادف این‌قدر بالا نیست و افراد جانشان را به خاطر خستگی پشت فرمان از دست نمی‌دهند؟ پویش به تغییراتی نپویند، پیشنهاد من این است که به‌جای پویش نه به تصادف، پویش‌های مؤثرتر دیگری راه بیندازیم. مثل پویش نه به مدیران بی‌کفایت و انتصاب‌های نافیاست. نه به تولید خودروهای بی‌کیفیت، نه به جاده‌های نامن و فرسوده، نه به ترافیک، نه به ناشناخته هستند.»