یادداشت

پویش نه به تصادف با یک میلیون تصادف!

شهرام جباری‌زادگان

کارشناس ارشد حمل‌ونقل شهری

رهاورد عید امسال برای هزاران ایرانی، از دست دادن اعضای خانواده یا مجروح و مصدوم‌شدن و قطع عضو و نخاع آنها در تصادفات رانندگی در طول تعطیلات نوروز بود؛ نوروزی که زمان جشن شادمانی و نوشدن طبیعت و زمانه‌ای برای شادی و سفر است، اما تعطیلات امسال با آماری تازه و تکان‌دهنده همراه شد. پویش پرافتخار «نه به تصادف» که با هدف کاهش حوادث جاده‌ای در تعطیلات نوروزی معرفی شده بود، در یک حرکت نمادین به رکورد چشمگیری دست یافت: یک میلیون تصادف جاده‌ای!

شاید این پویش به اشتباه «نه به تصادف» نام‌گذاری شده بود؛ زیرا نتایج آن گواه خلاف انتظار ماست. گویا نه‌تنها رانندگان عزیز شعار پویش را جدی نگرفتند، بلکه با حداکثر سرعت و حداقل دقت نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، در چالش به ثبت رساندن این رکورد ناخواسته مشارکت کردند. واقعیت این است که امسال، جاده‌های کشور به صحنه‌ای برای نمایش خودروهای اسقاطی در جاده‌های فرسوده تبدیل شدند. این خودروها که به نظر می‌رسد از موزه‌های تاریخی فرار کرده‌اند، با افتخار در جاده‌هایی که خودشان هم نیازمند بازنشستگی هستند، جولان می‌دهند. نتیجه؟ تلفات جاده‌ای که هر سال رکوردهای جدیدی را ثبت می‌کند.

آیا وقت آن نرسیده که به‌جای این پویش‌های شعاری و شعارهای تکراری و تکیه بر آمارهای کاغذی، چاره‌ای عملی و بنیادین اندیشیده و اجرا شود؟ به نظر می‌رسد مشکل نه‌تنها در عدم توجه رانندگان، بلکه در خودروهای ناایمن داخلی، زیرساخت‌های نامناسب جاده‌ای، نظارت ناکافی بر شبکه معابر و نبود آموزش‌های واقعی نهفته است و شاید وقت آن رسیده باشد که به‌جای تأکید بر شعار، سرمایه‌گذاری بر برنامه‌های آموزشی و اصلاح قوانین و مقررات به‌طور جدی آغاز شود. بدون تردید، اگر پویشی تحت عنوان «نه به مدیریت ناکارآمد» راه‌اندازی شود، شاید تغییر و تحولی واقعی در این وضعیت ایجاد شود، اما اگر این پویش‌ها همچنان به صورت ظاهری ادامه یابند، فقط شاهد رکوردشکنی در تصادفات خواهیم بود.

در خاتمه، این پرسش مطرح می‌شود که آیا همچنان تاوان تولید و تردد خودروهای غیراستاندارد و ناایمن و جاده‌های فرسوده و مستهلک را مردم باید بپردازند و به‌جای خودروسازان و جاده‌سازان، مردم باید تنبیه شوند و آیا برنامه‌ریزان و مسئولان پس از مشاهده این آمار تکان‌دهنده، به سمت تغییرات اساسی و تحولات بنیادی گام خواهند برداشت یا همچنان به تکرار روش‌های بی‌نتیجه پیشین ادامه می‌دهند؟

خبر

واگن‌های چینی مترو در صف ورود به تهران

شرق: با وجود چالش‌های جدی در مسیر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران، از کمبود واگن‌های مترو تا بدقولی‌های تولیدکنندگان اتوبوس، نشانه‌هایی از بهبود اوضاع دیده می‌شود. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با تأکید بر تلاش‌های مستمر مدیریت شهری و حمایت‌های دولت و مجلس، آینده‌ای امیدوارکننده را برای حمل‌ونقل پایتخت ترسیم می‌کند؛ هرچند موانع مالی و اداری همچنان سایه بر این پروژه‌ها انداخته است.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، در حاشیه نخستین جلسه شورای شهر تهران درباره وضعیت تأمین واگن‌های مترو و ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت: «یکی از اقدامات بسیار مهم در این دوره شورای اسلامی شهر تهران و مدیریت شهری، موضوع تأمین واگن‌های مترو بوده است. خوشبختانه تلاش‌های زیادی در این زمینه صورت گرفت. در سال گذشته، هرچند با موانعی مواجه شدیم و این موضوع با تأخیر روبه‌رو شد، اما خبرهای مثبتی دریافت کرده‌ایم. به ما اطلاع داده‌اند که این مسئله در شرف حل‌شدن است. مشکلاتی درباره نحوه تأمین منابع مالی وجود داشت که اکنون دولت در حال پیگیری آن است. تصورم این است که اگر مشکلات مالی برطرف شود -که خوشبختانه روند حل آن آغاز شده- شاهد خرید، ساخت و ورود این واگن‌ها به تهران خواهیم بود. به هر شکل، این یک نیاز اساسی شهر تهران است و حتی اگر چالش‌هایی وجود داشته باشد، ان‌شاءالله با حمایت دولت و مجلس این مشکل حل خواهد شد».

او ادامه داد: «متأسفانه در سال گذشته سازنده چینی با طرح برخی مشکلات، این پروژه را به تأخیر انداخت، اما خبرهای جدید حاکی از آن است که موانع تا حد زیادی رفع شده‌اند. البته مسائل مالی همچنان مهم‌ترین بخش این پروژه محسوب می‌شود. باید توضیح دهم که مصوبه بودجه خرید واگن‌ها مربوط به سال گذشته بود که با تأخیر پرداخت شد. این مصوبه دولت هم با تأخیر به اجرا درآمد و ایراداتی به آن وارد شد، اما همان‌طور که عرض کردم، سیستم بوروکراسی اداری اقتضا می‌کند که این موانع را برطرف کنیم. به نظر من این مسئله قابل حل است و جای نگرانی چندانی وجود ندارد. برآورد بنده این است که سال ۱۴۰۵ این محصول به ایران خواهد رسید. بعید می‌دانم که در سال ۱۴۰۴ تولید، حمل و به ایران ارسال شود؛ بنابراین به‌طور طبیعی احتمال ورود آن به سال بعد می‌رود. البته باید تأکید کنم این یک برآورد است، نه یک خبر قطعی».

تشکری‌هاشمی همچنین به وضعیت اتوبوس‌های شهری پرداخت و گفت: «شهرداری تهران در حال واردکردن بخشی از ناوگان از خارج و تولید دوهزارو ۵۰۰ دستگاه در داخل کشور است. شهرداری تهران با چهار یا پنج سازنده داخلی قرارداد بسته است. از این میان، فقط دو شرکت به بخشی از تعهدات خود عمل کرده‌اند. اگر قرار بود تعهدات به‌طور کامل اجرا شود، باید تا خرداد ۱۴۰۳ حداقل هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس از این دو شرکت تحویل می‌گرفتیم. علی‌رغم پیگیری‌های فراوان، از جمله درخواست من از ریاست شورای اسلامی برای دعوت از مدیران شهرداری و شرکت‌های سازنده به جلسه‌ای در دفتر ایشان که سال گذشته برگزار شد و هر دو طرف برای تأمین منابع و تولید به موقع متعهد شدند، متأسفانه باز هم خلف‌وعده‌ها ادامه یافت».

او با اشاره به دلایل این تأخیرها توضیح داد: «هرچند هر یک از این شرکت‌ها دلایلی برای تأخیر دارند، چه قابل قبول باشد و چه نه، اما کمتر از ۵۰ درصد تعهدات خود را اجرا کرده‌اند. دو شرکت دیگر نیز به کلی از انجام تعهدات‌شان کوتاهی کردند. قطعا پیگیری این موضوع، چه به لحاظ حقوقی و چه از طریق مراجع قضائی، از اولویت‌های ماست. این وظیفه شهرداری است و ما حتما دنبال خواهیم کرد».

روز سیاه قبرستان

سیامک صدیقی

ما باید چند قبر می‌کندیم؟ هیچ‌کس پاسخ روشنی نداشت که بدهد. خودمان هم دوست نداشتیم به فاجعه‌ای که کرونا قرار بود رقم بزند فکر کنیم. کرونا با شایعه‌های وحشتناک به تهران رسیده بود و جلسات قبرستان بلافاصله با اولین پچپچه‌ها شروع شد. مرگ‌های مشکوک، خیلی زودتر از چیزی که فکر می‌کردیم پای قبرستان را به ماجرا باز کرد و هر روز همه معاونان و مدیران دور هم جمع می‌شدیم و درباره ویروسی که هیچ‌چیزی درباره‌اش نمی‌دانستیم حرف می‌زدیم.

اما اولین مصوبات این جلسه‌ها، بسیار هولناک و صریح ابلاغ شد. اول: فعال‌کردن دو سوله بحران برای انتقال جنازه‌هایی که نمی‌دانستیم قرار است به چه عددی برسد. و دوم: آماده‌کردن قبرهای جدید... آن‌هم با قید فوریت.

قبرستان همیشه تعداد زیادی قبرهای آماده دارد که برای ماه‌های پیش‌رو ذخیره شده‌اند، اما آیا این عددها برای روزهای بحرانی کافی بود؟ ما چیزی نمی‌دانستیم. پس باید شروع می‌کردیم به خاک‌برداری و قبرچینی در هکتارها زمین. بلافاصله برای دو قطعه جدید قراردادهای مجزا امضا کردیم؛ برای ۶۰ هزار قبر جدید و این ۶۰ هزار قبر ذخیره، اگر در آن روزهای شایعه‌سازی و اخبارهای ساختگی به بیرون درز می‌کرد، چه آشوبی درست می‌شد؟ معاون عمرانِ در روزهای پیچیده کرونا با موهایی که سپیدی بر سیاهی‌اش غلبه کرده است، ماجراهایی از آن روزها بیرون می‌کشد. «پر آبِ چشم» و داغ، آشکارا روی لحن مهندس فاطمی نشسته است:

از همان روزهای ابتدایی، «آزمون و خطا» جای قوانین الزام‌آور نشسته بود. قانون‌های یک‌روزه و دوروزه‌ای که بدون هیچ پشتوانه علمی و یکهو از این سازمان و آن وزارتخانه صادر می‌شد و همه را درگیر می‌کرد. یک روز می‌گفتند هر وقت بیرون می‌روید، حتما دستکش‌های نایلونی بپوشید، یک روز تمام سطوح را ضدعفونی می‌کردند، یک زمان تأکید می‌کردند که فلان داروها برای بهبود کرونا جواب داده است و... . بعد تمام این الزام‌های قطعی نقض می‌شد و بایدهای دیگر جای آنها را می‌گرفت.

قبرستان هم تصمیم‌هایش به آزمون و خطا افتاده بود. پروتکل‌های عجیب و غریبی ابلاغ می‌شد که نه با عقل جور درمی‌آمد و نه قابلیت اجرا داشت. مثلا درباره عمق قبرها دستور داده بودند که باید شش متر و نیم زمین را گود کنیم و جنازه را در آن عمق به خاک بسپاریم. ما در شرایط عادی برای قبرهای سه‌طبقه، دو متر و نیم پایین می‌رفتیم و این عددی که قانون کرده بودند اصلا امکان‌پذیر نبود. جلسه پشت جلسه گذاشتیم و فریاد زدیم که خاکسپاری در این عمق شدنی نیست و در نهایت ریزش قبور در برخی قبرستان‌های استان‌های دیگر که تا این عمق پایین رفته بودند، باعث شد این الزام را بردارند.

یکی دیگر از حکم‌های عبثی که صادر کرده بودند و آن اوایل بر اجرای آن پافشاری هم داشتند، حمل جنازه‌های کرونایی با نعش‌کش‌های یخچال‌دار بود. مگر ما اصلا چند آمبولانس داشتیم که این قید را هم اضافه کرده بودند؟ ما همان روزها به‌شدت نگران بودیم که مبادا آمبولانس‌هایمان کفاف جنازه‌ها را نکند. همین هم شد؛ بعد از یک ماه از ورود اولین جنازه کرونایی، تعداد فوتی‌ها آن‌قدر زیاد شده بود که برخی آمبولانس‌های ما ۱۰ و ۱۵ جنازه را کنار هم می‌چیدند و باز ماشین کم آورده بودیم از بسیاری مبتلایانی که در بیمارستان‌ها فوت می‌کردند.

یا مثلا اصرار داشتند که جنازه‌های کرونایی همگی‌شان در گوشه‌ای مشخص از قبرستان، دور از فوتی‌های دیگر دفن شوند تا احتمال انتشار ویروس به حداقل برسد. ما نمی‌خواستیم ۱۰ سال بعد بخش‌هایی از قبرستان را با دست نشان بدهند و بگویند این قطعه و آن قطعه کرونایی‌ها دفن شده‌اند و همین شد که شروع کردیم به دلیل آوردن و مخالفت و در نهایت این پیشنهاد هم اجرائی نشد و کرونایی‌ها در تمام بهشت زهرا با رعایت پروتکل‌های سفت و سخت دفن شدند.

با این حال فشارها و هراس‌ها به حدی بود که برخی قوانین با وجود آسیب‌های بسیاری که داشت اجرائی شد. مثلا تأکید داشتند که قبل از دفن، نایلون دور جنازه پیچیده شود و این الزام فریاد طرفداران محیط زیست را درآورده بود و ما چاره‌ای جز اطاعت نداشتیم. یا آهک‌پاشی درون قبر کرونایی‌ها که وزارت بهداشت از همان روزهای اول اصرار داشت که انجام شود.

آژیر خطر

ما باید تمام زیرساخت‌ها را آماده می‌کردیم. تعداد قبرها داشت با سرعت اضافه می‌شد. بحران به حدی برق‌آسا بود که به‌راحتی می‌توانست غافلگیرمان کند. در شرایطی که تمام شهر قرنطینه بود، در قبرستان شتاب و تلاطم بیداد می‌کرد. غسالخانه، آب و برق اضطراری می‌خواست و لباس‌هایی که غسال‌ها ملزم به پوشیدن آن بودند، چنان حرارتی در آخرین روزهای زمستان ایجاد می‌کرد که باید برای خنک‌شدن سالن تطهیر و سوله بحران، چیلرهای بزرگ نصب می‌کردیم. اما زمانی بحران را با گوشت و پوست خود احساس کردیم که کارخانه‌ها و تولیدی‌ها تعطیل شد. آمار مرده‌ها صعودی شده بود و کارگاه‌ها، مواد مورد نیاز ما را تولید نمی‌کردند، کارگرها دورکار شده بودند و ما مانده بودیم و صدها جسدی که هر روز و هر روز به قبرستان می‌آمد.

زنگ خطر با تمام قدرت برای سیمان و سنگ لحد و سدر و کافور و کفن به صدا درآمد. سنگ لحد یک قطعه بتونی است که فقط به درد آرامستان می‌خورد و اطراف و روی جنازه می‌گذارند. هیچ مغازه‌ای در بازار سنگ لحد ندارد که امروز سفارش بدهیم و فردا تحویل بگیریم. ما برای هر قبر سه‌طبقه، ۳۰ سنگ لحد می‌چینیم، یعنی برای هر جنازه، ۱۰ سنگ. در این شرایط کارخانه‌هایی که ما از آنها لحد می‌گرفتیم، تعطیل شده بودند و این یک فاجعه عظیم بود. هم کارگرها دورکار شده بودند و هم برق کارخانه‌ها تأمین نمی‌شد و تولید نداشتند. سیمان نایاب شده بود و عملا به بن‌بست رسیده بودیم. کارگاه‌ها می‌گفتند شما به ما سیمان برسانید، ما با کارگرهای محدود سنگ لحد را تأمین می‌کنیم. اما سیمان پیدا نمی‌شد. دیگر صحبت از صرفه‌جویی و اقتصادی‌بودن در میان نبود. حاضر بودیم به هر قیمت که شده سیمان تهیه کنیم. بارها و بارها دفتر وزیر رفتیم و درخواست دادیم از هر کجای ایران شده سیمان به ما برسانند. سیمان از فارس و خراسان و لرستان می‌رسید اما باز هم جوابگو نبود. باید طرحی نو درمی‌انداختیم.

بحران به اندازه‌ای عمیق بود که یک روزهایی اگر نیم‌ساعت سنگ لحد دیر می‌رسید، دستمان خالی می‌ماند و نمی‌دانستیم باید چه کنیم. می‌توانم بگویم لحد آن روزها، استراتژیک‌ترین نیاز ما در قبرستان بود. مثلا اگر کفن تمام می‌شد، می‌توانستیم به هر مغازه پارچه‌فروشی برویم و پارچه‌های سفید بخریم، اما اگر تمام کشور را بگردید، نمی‌توانید یک سنگ لحد پیدا کنید و... . استرس پیرمان کرده بود.

دقیقا در همان روزهای اضطراب و سرگردانی برای جست‌وجوی سنگ لحد، یکی از ناظران شرعی کفت که هیچ کجا توی شرعیات چیزی درباره جنسِ لحد نوشته نشده است؛ یعنی الزامی ندارد که حتما جنسش از سنگ باشد، فقط بایَد سطح قبر را بپوشاند تا خاک روی جنازه نریزد. و همین موضوع دست ما را باز گذاشت تا فکرمان به همه‌جا برود. از هرکجا که می‌شد خبر می‌گرفتیم و دنبال نشانه‌ها و پیشنهادها می‌رفتیم. کارخانه‌ای پیدا کردیم که از ترکیب خاک‌اره و پلاستیک، خمیری تولید می‌کرد که به هر شکل و ابعادی که می‌خواستیم قالب می‌زد، اما قیمتش بسیار بالا بود و چون نیاز حیاتی ما را می‌دانست، قیمت را آن‌قدر بالا برد که به‌صرفه نبود، اما حتی این هم باعث نشد که ما از تقاضایمان دست بکشیم. چند نمونه خریداری کردیم و فرستادیم برای آزمایش. اما نتایج نشان داد که این قطعات توی خاک می‌پوسد و به کار نمی‌آید.

یکی دیگر از گزینه‌ها، خرید بلوک‌های لیکا بود؛ قالب‌هایی سبک اما مقاوم. بدبختانه پایه این بلوک‌ها هم سیمانی بود و خیلی زود به خاطر کمبود برق و سیمان، دوباره به بن‌بست رسیدیم.

در برخی قبرستان‌های شمال کشور هم از چوب استفاده می‌شد که برای بازدید به آن قبرستان‌ها هم رفتیم و مشخص شد که تأمین آن همه چوب برای فوتی‌های تهران مقدور نیست.

تمام آدرس‌ها به بن‌بست ختم می‌شد و وضعیت سنگ در بهشت زهرا به مویی می‌رسید و پاره نمی‌شد. در همین مخمصه، پیگیری‌ها به کارخانه‌ای در یزد رسید که بلوک‌های سبکی تولید می‌کرد که پایه‌اش سیمان نبود. بلوک‌ها را با خاک مخصوصی تولید می‌کردند که معدن آن در نزدیکی کارخانه قرار داشت و آن‌قدر مقاوم بود که حتی در ساختمان‌سازی هم استفاده می‌شد. ما سفارش دادیم و اتفاقا بسیار به کارمان آمد؛ مخصوصا در دیوارچینی قبرهای ۳۰ساله که هرکدام دست‌کم ۷۵ سنگ لحد نیاز داشت.

غسالخانه صحرایی و تصویری آخرالزمانی

شست‌وشوی جنازه، جدی‌ترین چالش ما در اولین روزهای کرونا بود. کسی جرئت نمی‌کرد دست به جنازه بزند و وزارت بهداشت هم اصراری برای غسل نداشت. فقط مانده بود فتوای مراجع که بسیاری از آنها اعلام کردند تیمم هم صحیح است.

ما در قبرستان دو سوله برای مدیریت بحران داشتیم که در تمام این ۵۰ سالی که از عمر بهشت زهرا می‌گذشت، هیچ‌وقت استفاده نشده بود. ابتدا این دو سوله را برای ورود جنازه‌های کرونایی تجهیز کردیم. آنجا تیمم از روی کاور انجام می‌شد و میت می‌رفت برای دفن.

اما فرایند به این سادگی‌ها هم نبود. بسیاری از خانواده‌های داغدار به‌هیچ‌وجه پای کار نمی‌آمدند؛ نه برای شناسایی جنازه و نه حتی برای خواندن نماز میت. یعنی کسی راضی نمی‌شد به سوله‌ای بیاید که جنازه‌های کرونایی دراز به دراز روی زمین چیده شده بودند. صحنه آن‌قدر وحشتناک بود و جنازه‌ها طوری روز به روز افزایش پیدا می‌کرد که حتی غسال‌های ما که داوطلبانه برای تیمم می‌آمدند، همگی وصیت‌شان را نوشته بودند و امید چندانی نداشتند که زنده بمانند.

شست‌وشوی اموات از قم شروع شد و چند روز بعد، تهران دومین شهری بود که غسل را آغاز کرد؛ دقیقا ۴۵ روز بعد از ورود اولین جنازه. اما زمزمه‌ها برای غسل کرونایی‌ها از همان روزهای اول و اولین فوتی‌ها شروع شد. برخی از طلبه‌ها و حتی استادان حوزه‌های علمیه هر روز می‌آمدند بهشت زهرا و تحصن می‌کردند و به تیمم اموات آن هم از روی کاور به‌شدت اعتراض داشتند و می‌گفتند خودشان حاضرند آستین بالا بزنند و جنازه مؤمنان را غسل بدهند و آن‌قدر واخواهی کردند و جلسه گذاشتند تا سرانجام مجوز گرفتند که غسالخانه‌ای صحرایی در بهشت زهرا دایر شود.

مجوز که صادر شد، سپاه پای کار آمد و ابلاغ کردند تا زمینی را بسیار دورتر از سالن تطهیر برای غسالخانه سیار مهیا کنیم. پس از بررسی‌های فنی، زمینی ۲۰هکتاری پشت مقابر خانوادگی مورد توافق قرار گرفت و کار شروع شد. ما دوباره باید زیرساخت‌ها را آماده می‌کردیم و تأمین آب و برق و چاه‌های عمیق برای خروجی پساب‌های کرونایی با ما بود. وان‌های بزرگی هم آورده بودند برای غسل ارتماسی؛ قرار بود درون هرکدام از وان‌ها به ترتیب کافور و سدر و آب خالص بریزند و جنازه را به ترتیب درون وان‌ها بگذارند و غسل بدهند.

کار با سرعتی تمام عملیاتی شد، اما غسالخانه صحرایی چالش‌های بسیار جدی هم داشت و ساخت آن به این سادگی‌ها نبود؛ مهم‌ترین چالش از همان ابتدای کار جلوگیری از درز اخبار به بیرون قبرستان بود. کاری که ما انجام می‌دادیم داستان‌های حفاظتی پیچیده‌ای داشت که باید مخفی می‌ماند. اگر همان روزها یک خبر از این تشکیلات به بیرون می‌رفت، قطعا می‌توانست فضای روانی جامعه را کن فیکون کند. کرونا با شایعه‌های ترسناک به ایران رسیده بود و جامعه به‌شدت دستخوش شایعه‌ها و خبرسازی‌های جدید بود.

معضل دوم مربوط به تصفیه آبی بود که پس از غسل جنازه‌ها درون وان‌ها می‌ماند؛ ما برای پساب کرونا، چاه جذبی حفر کرده بودیم که قطعا صد درصد اصولی نبود و حتما موضوعات مربوط به آلایندگی خاک و آب زیرزمینی وجود داشت؛ صحبت درباره ویروسی است که تازه آمده بود و هیچ‌کس چیزی درباره آن نمی‌دانست.

و در نهایت سؤالات شرعی خاصی هم پیش آمده بود که پاسخ به آنها پروژه را به تأخیر می‌انداخت و آن‌قدر طولانی شد که فتوا برای غسل شرعی جنازه‌ها رسید و غسالخانه صحرایی به تاریخ پیوست.

از دورکاری تا دوبل‌کاری

آمار روزانه مرگ؛ این ترسناک‌ترین اخباری بود که مردم در روزهای اوج کرونا، هر لحظه با وحشت و استرس دنبال می‌کردند. انگار مرگ را پاشیده بودند توی خیابان‌ها که تمام شهر قرنطینه شده بود. آمارهای وحشی که آن‌قدر بالا می‌رفت که هولی بزرگ به دل مردم می‌انداخت، آن‌طور که کسی جرئت نمی‌کرد حتی یک لحظه برای خرید ملزومات روزانه از خانه‌اش بیرون بیاید. اما بچه‌های ما در تمام آن روزها اینجا در قبرستان داشتند آن عددها را غسل می‌دادند. عددهایی که آمارهای روزانه تکرار می‌کردند و تمامشان اینجا روی سنگ غسالخانه افتاده بودند... تا آن روز... آن روز نکبت که جنازه‌ها به عدد ۵۰۰ رسید، روز سیاه بهشت زهرا که در ۵۰ سال تاریخ این قبرستان بی‌سابقه بوده است؛ آن روز که ۳۵۰ جنازه کرونایی را در ۱۲ ساعت به قبرستان آورده بودند و جنازه تمام نمی‌شد. ۱۸۰ جنازه؛ این نهایت عددی است که آرامستان بهشت زهرا می‌تواند در یک روز پذیرش کند. حالا تجسم کنید این عدد به ۴۰۰ و ۵۰۰ برسد. فکر می‌کنید برای کارکنان این قبرستان چه پیش می‌آید؟ قطعا خستگی و خستگی.

حالا تصور کنید این تعداد جنازه قرار است دو سال تمام هر روز و هر روز به قبرستان بیاید و خاکسپارها و غسال‌ها تمام مدت جنازه ببینند و تا دیرهنگام غسل بدهند و خاک کنند. آن وقت چه؟ احتمالا واماندگی و افسردگی.

اما اگر ویروسی مهلک هم روی قبرستان چنبر زده باشد و اسم بهشت زهرا طوری روی زبان‌ها بیفتد که حتی نزدیکانمان با ما قطع رابطه کنند، چه؟ یا وحشت به درجه‌ای برسد که صاحبان جنازه حاضر نباشند تا فاصله یک‌متری به جسد نزدیک شوند چه؟ یا گاهی حتی فقط از داخل اتاقک اتومبیل، خاکسپاری پدر و مادرشان را ببینند و از همان دور اشک بریزند، آن وقت چه؟ نمی‌دانم. باید حتما آن روزها اینجا می‌بودید؛ اینجا بین جنازه‌ها و کارکنان قبرستان.

بچه‌های ما فقط برای غسل دست روی جنازه‌های کرونایی نمی‌کشیدند، پشت جنازه می‌ایستادند و نماز می‌خواندند، زیر تابوت را می‌گرفتند و خاکش می‌کردند؛ یعنی غیر از کارکنان آرامستان، کسی نبود که پشت جنازه بایستد و زیر تابوت را بگیرد. آن روزها که کرونا همه اداره‌ها و کارخانه‌ها را تعطیل کرده بود و به قول بچه‌های قبرستان «همه دورکار شده بودند و ما دوبل‌کار». بچه‌های ما از کار فرسوده نشدند، آنها روزهای سیاه قبرستان را به چشم دیدند.

مرگِ چنین خواجه...

کرونا که آمد، مرگ همه‌جایی‌تر شد؛ خیلی بیش از آنچه به آن عادت کرده بودیم. خودش را هبه کرد به انسان و «هراس» را انداخت به جان آدم‌ها. مرگ را در تمام کوچه و خیابان‌ها، روی پارچه‌نوشته‌های سیاه‌رنگ بر سردرِ خانه‌ها و مغازه‌ها می‌دیدی و به‌راستی از رگ گردن به انسانِ نزدیک‌تر شده بود و این را می‌شد از رونقی فهمید که قبرستان را آباد کرده بود.

کرونا با خودش جنازه بار آورده بود و مقصد همه جنازه‌ها به گورستان می‌رسد؛ آنجا که غسال‌ها و خاکسپارها باید دست روی ویروس می‌کشیدند و قربانیانش را به خاک می‌سپردند. پای صحبت کارگران بهشت زهرا که بنشینید، هرچه از آن روزها بگویند و گلایه کنند، دل‌هایشان پرداخت نمی‌شود از انبوهِ کابوس و وحشتی که افتاده بود به قبرستان.

و چه خاطراتی که دریغا اگر فراموش شوند؛ از مصیبت‌های هرروزه تا طردشدگی از سوی خانواده و دوستان.

راوی یکی از این خاطره‌ها، مهدی فاطمی، معاون وقت فنی و عمرانی بهشت زهرا بود؛ دانای کل رویدادهایی که عمق فاجعه در قبرستان را نشان می‌داد. خاطراتی که امیدوارم به‌زودی در کتابی با نام «کرونا به روایت...» منتشر شود. حالا مهندس فاطمی چند روزی است که درگذشته است. همه ما بوی مرگ می‌دهیم، اما به قول بیهقی، مرگ چنین خواجه نه کاری‌ست خرد.

واکاوی دخل‌وخرج پایتخت پس از تعطیلات نوروزی

نورا حسینی: اولین جلسه شورای شهر تهران پس از تعطیلات نوروزی بیشتر رنگ و بوی بودجه‌ای داشت. گزارش دخل‌وخرج شهرداری در ۱۱ماهه سال ۱۴۰۳ بررسی شد و چند گزارش حسابرسی؛ هرچند حبیب کاشانی این گزارش‌ها را سنگک بیات‌شده توصیف کرد که به دلیل تأخیر زیاد در بررسی چندان فایده‌ای ندارد.

حبیب کاشانی، خزانه‌دار شورای شهر تهران، درخصوص درآمد و هزینه شهرداری تهران در ۱۱ماهه سال ۱۴۰۳ گفت: بر اساس لایحه متمم بودجه شهرداری در سال ۱۴۰۳ رقم ۱۸۵هزارو ۹۰۰ میلیارد تومان به تصویب رسید که شامل ۱۳۷ هزار میلیارد تومان درآمدها، ۲۳ هزار میلیارد تومان منابع حاصل از واگذاری دارایی سرمایه‌ای و ۲۵ هزار میلیارد تومان منابع حاصل از واگذاری دارایی مالی است.

وی افزود: باید تا پایان بهمن‌ماه سال قبل ۱۷۰ هزار میلیارد تومان از بودجه مصوب محقق می‌شد که بیش از ۱۴۵ هزار میلیارد تومان معادل ۷۸ درصد کل بودجه محقق شد که ۱۲۹ هزار میلیارد تومان عملکرد نقد و ۱۶هزارو ۶۳۳ میلیارد تومان عملکرد غیرنقد است. در بخش درآمدها هم باید ۱۲۶ هزار میلیارد تومان محقق می‌شد که از این رقم ۱۰۴ هزار میلیارد تومان معادل ۸۳ درصد مصوب شد.

خزانه‌دار شورای شهر تهران اضافه کرد: در فصل منابع حاصل از واگذاری دارایی‌های سرمایه‌ای باید ۲۱ هزار میلیارد تومان وصول می‌شد که ۲۲ هزار میلیارد تومان معادل ۱۰۴ درصد محقق شد. همچنین در فصل منابع حاصل از واگذاری دارایی‌های مالی نیز باید ۲۳ هزار میلیارد تومان محقق می‌شد که ۱۸هزارو ۶۷۵ میلیارد تومان معادل ۸۰ درصد محقق شده است.

وی با اشاره به آیتم‌های افزایشی درآمدی گفت: عوارض در برخی بخش‌ها بیش از چیزی که مصوب شده بود، محقق شد که یکی از این بخش‌ها ارزش‌افزوده است و قرار بود ۲۹ هزار میلیارد تومان دریافت کنیم، اما در ۱۱ماهه رقم ۳۲ هزار میلیارد تومان دریافت شده است. سود ناشی از اموال منقول و غیرمنقول نیز از آیتم‌های افزایشی است که نشان‌دهنده تلاش مضاعف شهرداری است.

به گفته خزانه‌دار شورای شهر تهران، از ۱۸۵هزارو ۹۰۰ میلیارد تومان بودجه مصوب سال قبل، ۴۵هزارو ۱۹۶ میلیارد تومان درآمد پایدار و ۱۴۰ هزار میلیارد تومان ناپایدار است. مجموع درآمدها و منابع ۱۵۵هزارو ۸۵۰ میلیارد تومان است که ۳۷ هزار میلیارد تومان پایدار و ۱۱۷ هزار میلیارد تومان ناپایدار است.

کاشانی همچنین تصریح کرد: در مجموع وصول نقد و غیرنقد ۱۴۵هزارو ۷۳۰ میلیارد تومان وصولی داشتیم که ۴۲هزارو ۱۲۳ میلیارد تومان معادل ۲۹ درصد پایدار و ۱۰۳ هزار میلیارد تومان معادل ۷۱ درصد ناپایدار است. درآمدهای پایدار در بهمن‌ماه از ۲۴ به ۲۹ درصد افزایش پیدا کرده که اقدام ارزشمند و قابل تقدیری است.

در ادامه جلسه روز گذشته، در جریان بررسی گزارش حسابرسی منطقه ۹ تهران هم ناصر امانی عضو شورای شهر تهران درخصوص گزارش‌های حسابرسی مناطق، با اشاره به بندهای حسابرسی که به بیش از ۷۰ بند می‌رسید، گفت: به نظر من، این تعداد بند برای منطقه‌ای مانند منطقه ۹ که نه وسعت زیادی دارد و نه بودجه بالایی، زیاد است. اگر چنین گزارشی مربوط به منطقه‌ای مثل منطقه یک یا ۲۲ بود که هم نواحی بیشتری دارند و هم بودجه‌شان سنگین‌تر است، قابل‌توجیه‌تر بود. البته از نظر من، وجود این بندها ایراد ذاتی برای مناطق نیست، بلکه ایراد اصلی به حوزه مالی و اقتصادی شهرداری تهران بازمی‌گردد. همان‌طور که حسابرس هم اشاره کرد، برخی پروژه‌های مشارکتی ثبت نمی‌شود، برخی دریافتی‌ها ثبت نشده و موارد متعدد دیگری از این دست در گزارش‌ها آمده که نشان‌دهنده چالش جدی در حوزه حسابرسی است.

امانی اضافه کرد: اطلاعی ندارم که در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ تعداد این بندها کاهش یافته یا خیر، ولی انتظار می‌رود که مسئولان، خصوصا مدیرکل مالی و مدیرکل امور مجامع که امروز در جلسه حضور دارند، به همراه معاون مالی شهرداری، با بررسی دقیق این گزارش‌ها، راهکارهایی برای کاهش این بندها در گزارش‌های سال‌های آینده ارائه دهند. من همچنان معتقدم و تأکید دارم که بسیاری از این ایرادات متوجه مناطق نیست و باید برایشان در سطح مرکز راه‌حل پیدا شود.