آخرخط

زمزمه‌ای در تاریکی

قسمت آخر

ایلیا موسایی| تا آن لحظه آدمی ندیده بودم که این‌قدر لاغر باشد؛ دست‌هایش طوری بود که انگار می‌شد برآمدگی دقیق استخوان‌ها و بندهای انگشتانش را زیر پوست دید. در نور کم سوی شمع، لک و پیس‌های روی پوستش، ظاهر شده بود و صدایش انگار از حنجره یک نفر دیگر بیرون می‌آمد. چنین آدم به این نحیفی، نمی‌توانست صاحب آن صدا باشد؛ خراشیده و گاهی تحکم‌آمیز که سعی می‌کرد با ملاطفت، مرا وادار به ماندن کند. دوباره گفت: «چقدر دیر اومدی... بشین اینجا!» و دستش را دیدم که دراز شد و انگار بر روی نشیمنی کشیده شد که در تاریکی نمی‌دیدم. حرکت دستش مثل این بود که دستی به سر گربه‌اش کشیده باشد که در تاریکی ایستاده است. اما با چشم‌های آب‌مرواریدی و کمرنگش، زل زده بود به من. چشم‌هایش مثل چشم ماهی بالایه‌ای براق و شفاف پوشیده شده بود. من عقب عقب رفتم. دستگیره را چرخاندم. ولی در، چفت و محکم بود. تکانش دادم. فایده‌ای نداشت. گفت: «بیا، برام بگو اون بیرون چه خبره.» من گفتم: «می‌خوام برم.» گفت: «این بار نمی‌ذارم تو رو ازما بگیرن.» گفتم: «غیر از شما کسی اینجاست؟» گفت: «بیا بشین! غدیر هم الانه که پیداش بشه. پدر و پسر حتما کلی حرف دارین به هم بگین.» نمی‌دانم چرا با این حرف، حواسم رفت به دیواری که پشت زن بود. قاب عکس‌های زیاد تنگ هم به دیوار میخ شده بودند. روی همه نوارهای سیاه ساتن را می‌دیدم. در نور شمع فقط می‌شد سایه‌ای از آدم‌های توی عکس‌ها را دید. معلوم بود یک خانواده تا توانسته‌اند، عکس گرفته و به دیوار چسبانده‌اند. نزدیک‌تر رفتم. گفتم: «اینا کی‌اند؟» چهره‌اش درهم رفت: «پرسیدن نداره که، مایییم.» گفتم: «مرده‌اند؟» گفت: «دلخور می‌شم ازت... تو که اینجایی! غدیر هم بیرونه. الانه که پیداش بشه، فقط می‌ترسم باز اون زنه، اومده باشه سراغش.» من زل زده بودم به قاب‌ها که در شعله لرزان شمع حالا بهتر دیده می‌شدند. گفت: «البته من به غدیر اعتماد دارم. این بار ناامیدم نمی‌کنه.» توی عکس‌ها چهره خود زن بود؛ جوان‌تر، شاداب‌تر. توی عکس‌ها می‌خندید. مردی هم همراهش بود. پسرشان توی عکس‌های بالا که سخت دیده می‌شدند، کوچک بود. در هر ردیف که پایین‌تر می‌آمد، پسرک هم بزرگ‌تر می‌شد و در آخرین قاب، پسرک هم‌قد من شده بود. قاب بعدی، بریده‌ای از یک روزنامه بود. خواندن تیتر درشتش، چشمم را به درد آورد: «اتوبوس دانش‌آموزان نخبه در حریق....» بقیه کلمات در سایه قاب، پنهان شده بودند. چشمم از سوزش، آب آورده بود. قطره روی گونه‌ام لغزید. زن گفت: «گریه نکن! دوباره دورهم جمع می‌شیم.» گفتم: «همسایه‌ها بهتون سر نمی‌زنن؟» دست استخوانی‌اش را بالا آورد و خنده‌اش را پشتش به تاریکی برد. گفت: «از همون دم در، می‌رونمشون برن... فقط برای تو در رو باز کردم.» گفتم: «غدیر ساعت چند میاد؟» گفت: «نباید بابات رو با اسم صدا کنی. میاد.» گفتم: «این اتاقه؟» صورتش را با دست‌های به‌شدت لاغرش پوشاند. گفت: «نباید بری اونجا! اگه بری، جیغ می‌کشم. غدیر هردومون رو خفه می‌کنه.» من بدون توجه به حرفش، بلند شدم و دستم را گذاشتم روی دستگیره‌ای که در تاریک روشنا دیده بودم. چهره زن در نور زرد شمع مثل آدم‌های حیرت‌زده بود. گفتم: «اگه در رو باز نکنی، من در اتاق رو باز می‌کنم.» خط اشک روی صورتش برق می‌زد. گفت: «تو رو خدا باز نکن!» صدای خراشیده‌اش، زنگ بیشتری گرفت و هق‌هق کرد. گفت: «کلید زیر قالیچه‌اس، دم در.» با این همه در را باز کردم. اتاق، پنجره داشت و نور سرد زمستانی، آن را پر کرده بود. روی زمین، پارچه ترمه بزرگی پهن بود و اسکلت آدمی روی ترمه دراز کشیده بود. دست‌ها به حالت قفل شدن به هم نزدیک شده بودند. اما بند انگشت‌ها ریخته بود و استخوان‌ها با هم قاتی شده بود. شمع‌های آب‌شده بالای جمجمه بود و چند ظرف پایه‌دار اعیانی که بقایایی از خیرات و خوراکی‌های فرسوده داشت. زن داشت ضجه می‌زد و چیزهایی درباره یک زن و خیانت و غدیر می‌گفت. من دویدم. حتی یادم نیست چطور کلید را پیدا کردم، فقط یادم هست توی خیابان بودم. غروب زودرس زمستانی، همه‌جا را تاریک کرده بود. جلوی در بالای سرم، آن لامپ کوچک روشن بود و هاله کم‌جانی درست می‌کرد و من باورم نمی‌شد توی آن خانه، آن چیزها را دیده بودم.

خبر

شهر روی دور حادثه



محمدحسن سیرجانی| وقوع چهار حادثه در روز گذشته، موجب سوختن یک کارگاه تولیدی و مصدومیت سه شهروند شد.
اولین حادثه در منطقه وحدت رخ داد. محل حادثه یک کارگاه نجاری واقع در خیابان شهدای فاطمیون بود که مساحت ۱۵۰ مترمربعی آن، طعمه حریقی مهیب شده بود. با اعلام این آتش‌سوزی، مأموران اطفای حریق ایستگاه‌های ۲، ۶، ۱۶ و ۲۴ به محل اعزام شدند و با اقدام به موقع آن‌ها، آتش به سرعت مهار و به‌طور کامل فرونشانده شد. این حادثه، خسارت جانی درپی نداشت اما کارگاه نجاری به‌طور کامل در آتش سوخت.
محل دومین حادثه، حوالی پلیس‌راه مشهد بود. در این سانحه جاده‌ای، یک دستگاه کامیون به علتی نامعلوم با یک تریلی برخورد کرده بود که در اثر آن، راننده کامیون داخل اتاق خسارت‌دیده این خودرو گرفتار شده بود.
مأموران ایستگاه ۹ ضمن حضور در محل، راننده پنجاه ساله را از درون خودرو حادثه‌دیده رها کردند و تحویل اورژانس دادند. امدادرسانی به فرد سقوط کرده در یک کانال حفاری شده در تقاطع پیروزی-صیاد، سومین رویدادی بود که مأموران آتش‌نشانی مشهد را سرخط این حادثه کرد. با حضور نجاتگران ایستگاه‌های ۵ و ۲۷ در محل، مشخص شد که جوانی بیست‌ساله به دلیل نامعلومی به داخل کانال حفاری شده سقوط کرده است. فرد حادثه‌دیده که دچار جراحت شدید شده بود، به سطح زمین انتقال یافت و برای مداوا و انتقال به بیمارستان، تحویل تکنسین‌های اورژانس داده شد.
آخرین حادثه روز گذشته نیز مربوط به انحراف به چپ یک دستگاه خودرو سواری پراید در مسیر غرب به شرق بولوار وکیل‌آباد بود. این سانحه رانندگی که حدفاصل اقبال لاهوری به سمت بولوار لادن رخ داد، موجب مصدوم شدن دو سرنشین پراید شد. در این عملیات امدادونجات نیز آتش‌نشانان ایستگاه‌های ۵ و ۲۷ حضور داشتند.

در جست‌وجوی پاسخ به این سؤال که «چرا تصادف‌های شهری کشته می‌دهند؟»

مرگ در مسیر بی‌احتیاطی

معاون دادستان مشهد: عامل اصلی ۷۰ درصد تصادف‌ها، خطای انسانی است

محمدجواد ابوعطا

گزارش

مادربزرگ از همه زودتر خارج شده بود. شانه‌ام به شیشه نیم شکسته چسبیده بود و آسفالت کف خیابان را از گوشه چشمم می‌دیدم. عجیب بود که می‌دانستم بوی مشمئزکننده‌ای که در فضای کوچک اتاق مچاله‌شده خودرو پیچیده است، بوی خون است. مادربزرگ با لبخند همیشگی‌اش، سوای آن صداهای مبهم و هیاهوی خفه‌ای که به گوش می‌رسید، آن طرف خیابان ایستاده و به چشمانم زل زده بود. «چرا دستم را نمی‌گیرد»، اولین سؤالی بود که به ذهنم رسید. هراسان بودم و تلاش می‌کردم ذره‌ای خودم را جابه‌جا کنم و گریه هم نکنم. یاد پدر و مادرم و عمه‌ام افتادم. همین که خواستم برگردم و ببینم در این تصادف چه بلایی سر آن‌ها آمده است، یکی شانه‌ام را تکان داد و گفت: «لیلا! بیدار شو؛ داری خواب می‌بینی.» و به این ترتیب، از خواب کابوس‌واری که سال‌هاست سراغم می‌آید، جدا شدم.
این‌ها بخشی از کابوس‌های زنی است که سال‌ها قبل در یک سانحه رانندگی در مشهد، مادربزرگش را از دست داده است. آن روز مادربزرگ، مهمان آن‌ها بود. ساعت ۱۰ شب تصمیم می‌گیرند به خانه عمه کوچک‌تر بروند. دختر خانواده خودرو را برمی‌دارد و مادربزرگ، پدر، مادر و یکی از عمه‌ها را به مقصد می‌رساند و نزدیکی‌های نیمه‌شب بازمی‌گردند. هنگام برگشتن، دختر جوان با سرعت در یکی از بولوارهای شهر، رانندگی می‌کرده است که ناگهان شبح یک عابرپیاده را مقابل خودرو می‌بیند. پیچیدن ناگهانی فرمان، موجب واژگونی خودرو می‌شود. اول راننده بیرون می‌آید. او به پدر، مادر و عمه کمک می‌کند تا از خودرو خارج شوند، اما مادربزرگ هیچ تلاشی برای بیرون آمدن نمی‌کند تا او با واقعیت تلخ و گزنده «مرگ مادربزرگ» روبه‌رو شود.
سال‌ها از آن حادثه می‌گذرد و حالا طبق آمار پلیس راهور، به‌طور میانگین هر سی ساعت یک تصادف فوتی در مشهد رخ می‌دهد و یک خانواده به سرنوشت مادربزرگ لیلا مبتلا می‌شود. در تصادف‌های هفت ماهه ابتدایی امسال، ۱۷۳ نفر جان خود را از دست داده‌اند. در این میان، یک سؤال اساسی بی‌جواب می‌ماند: «چرا تصادف‌های شهری، منجر به فوت می‌شود؟» در این گزارش درپی یافتن جوابی منطقی برای این سؤال هستیم.

ماهانه ۲۴ نفر در تصادف‌ها کشته می‌شوند

پیش از هرچیز باید وضعیت موجود را سنجید؛ به این معنی که در تصادف‌های درون‌شهری مشهد، روزانه یا ماهانه چند نفر کشته می‌شوند. برای مشخص شدن تعداد کشته‌های تصادف‌ها از ابتدای سال، به‌سراغ دکتر آریا حجازی، مدیرکل پزشکی قانونی خراسان‌رضوی، می‌رویم.
براساس اظهارات این مقام مسئول، آمار کشته‌های سوانح رانندگی درون مشهد در هفت ماهه امسال، ۱۷۳ نفر بوده است، این درحالی است که در مدت مشابه سال قبل، این آمار با ۱۲ درصد کاهش، ۱۵۴ نفر بوده است. با یک حساب سرانگشتی، مشخص می‌شود که تا پایان هفتمین ماه سال به‌صورت میانگین، ۲۴ نفر بر اثر سوانح ترافیکی در شهر، جان خود را از دست داده‌اند.
همچنین در همین مدت، آمار مصدومان سوانح رانندگی نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۲۹ درصد افزایش داشته است؛ یعنی امسال تا پایان مهر، ۱۱ هزار و ۶۷۱ نفر در تصادف‌ها مصدوم شده‌اند و این رقم سال قبل، ۹ هزار و ۳۲ نفر بوده است.

هزاران تصادف در چند ماه

برای مشخص شدن تعداد دقیق تصادف‌های نیمه‌ابتدایی سال در مشهدی که روزانه ۶ میلیون سفر را تجربه می‌کند، به‌سراغ رئیس اداره آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور خراسان‌رضوی می‌رویم.
به گفته سرهنگ علیرضا رحیمی، در شش ماه ابتدایی امسال، ۷ هزار و ۷۱۶ سانحه در مشهد رخ داده که نسبت به سال قبل، ۱۲ درصد افزایش یافته است.
البته او با استناد به آمار شش‌ماهه اعلام می‌کند که درپی این سوانح، ۱۴۲ نفر در ۱۳۶ حادثه جان باخته‌اند.
رحیمی درباره تصادف‌های جرحی و خسارتی نیز می‌گوید: در بازه شش‌ماهه نخست سال ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سال قبل در مشهد، تصادف‌های جرحی ۱۲ درصد و تصادف‌های خسارتی ۵۶ درصد افزایش یافته است.

اورژانس همیشه در صحنه

حضور آمبولانس یکی از پس‌زمینه‌هایی است که در صحنه‌های تصادف دیده می‌شود، با این حال یکی از انتقادهای همیشگی به اورژانس، دیر رسیدن به صحنه یا دیر رساندن مصدومان به مراکز درمانی است؛ موضوعی که مدیر روابط عمومی اورژانس مشهد به آن واکنش نشان می‌دهد. محمد علیشاهی با اشاره به اینکه استاندارد رسیدن اورژانس به محل حادثه در کلان‌شهرها ۱۲ دقیقه و در جاده‌ها ۱۵ دقیقه است، بیان می‌کند: در شهر مشهد، همکاران ما تقریبا با همین زمان سر صحنه حاضر می‌شوند اما اشکالاتی نیز وجود دارد که گاهی آمبولانس‌های ما به‌طور متوسط با تأخیرهای یک تا دو دقیقه‌ای به محل می‌رسند.
وی درباره نحوه انتقال بیماران به بیمارستان می‌گوید: اگر مصدومی درپی حادثه‌ای شدید فوت کرده باشد، نشان‌دهنده این است که سطح ضربه و آسیب زیاد بوده و این فرد، امکان احیا و نجات دادن را نداشته است، اما درباره افرادی که آسیب شدید دیده‌اند و دیر به بیمارستان‌ها منتقل می‌شوند، از منظر ما پذیرفتنی نیست؛ زیرا امروز در مشهد به لحاظ جانمایی بیمارستان‌ها، پراکندگی خوبی وجود دارد و همین موضوع، زمان انتقال مصدوم را کاهش می‌دهد.
علیشاهی ادامه می‌دهد: البته زمان رساندن بیمار به بیمارستان، استاندارد نیست؛ زیرا بیمار با بیمار فرق دارد. گاهی سر صحنه تصادف، بیمار خونریزی دارد که ابتدا باید جلوی خونریزی گرفته شود یا دچار آسیب گردنی شده است که هنگام انتقال باید احتیاط‌های لازم به‌کار گرفته شود تا مصدوم دچار قطعی نخاع نشود.
مدیر روابط عمومی اورژانس مشهد با انتقاد از بروز تصادف‌های شدید در محورهای درون‌شهری به‌خصوص بزرگراه‌هایی همچون بولوار وکیل‌آباد اظهار می‌کند: گاهی شدت تصادف‌ها به قدری زیاد است که منجر به فوت افراد می‌شود؛ به‌خصوص در تصادف موتورسوارها که معمولا کلاه کاسکت هم ندارند. گاهی نیز برخی رانندگان موتورسوار با حرکات نمایشی در بزرگراه‌های شهری، خطرهایی ایجاد می‌کنند.

امان از مداخلات غیرکارشناسانه!

یکی از انتقادهای علیشاهی، مداخلات افراد عادی در صحنه‌های تصادف است که در این زمینه می‌گوید: مداخله افراد غیرمتخصص در صحنه‌ها، بسیار نگران‌کننده است، مثلا فرد در تصادف، صدمه دیده است و شاهدان به کمک او می‌شتابند و با خارج‌سازی نامناسب، موجب قطع نخاع یا دیگر خطرهای احتمالی برای او می‌شوند.
وی با انتقاد از کنجکاوی شهروندان بیان می‌کند: گاهی افراد با مشاهده تصادف در محور متوقف می‌شوند. این افراد ناخواسته به ترافیک شدید و گرفتار شدن خودروهای امدادی در ترافیک، دامن می‌زنند. همین موضوع، موجب تأخیر امدادگران در رسیدن به صحنه تصادف می‌شود و خطر مرگ افراد را بیشتر می‌کند.
مدیر روابط عمومی اورژانس مشهد با بیان اینکه آدرس‌های اشتباهی، دیگر عاملی است که در رسیدن همکاران ما مشکلاتی ایجاد می‌کند، می‌گوید: گاهی افراد در دادن آدرس، مرتکب اشتباهاتی می‌شوند؛ هرچند این اشتباه بیشتر در جاده‌ها رخ می‌دهد، اما این موضوع نیز می‌تواند به دیر رسیدن اورژانس و به خطر افتادن جان مصدومان منتهی شود.

عامل انسانی، فجایع خیابانی

برخورد با متخلفان حوزه رانندگی، اعم از مسئولان و رانندگان، ما را به دفتر معاون دادستان مشهد می‌کشاند؛ جایی که سیدهادی شریعت‌یار، با سابقه‌ای طولانی در حوزه پیشگیری از وقوع تصادف‌های رانندگی در مشهد و استان، نشسته است.
این مقام قضایی در پاسخ به اینکه مهم‌ترین عامل تصادف‌های رانندگی در مشهد چیست، بدون درنگ به عامل انسانی اشاره می‌کند و می‌گوید: امروز عامل اصلی حدود ۷۰ درصد تصادف‌ها، خطای انسانی است.
قاضی شریعت‌یار درباره چرایی این آمار توضیح می‌دهد: امروز شهروندان هنگام اخذ گواهی‌نامه، آموزش‌های لازم را نمی‌بینند و بعد از دریافت گواهی‌نامه، دیگر رها می‌شوند و در تمام ایام عمرشان، هیچ‌گاه آموزش دیگری نمی‌بینند. همچنین آموزش‌های دوره‌ای نداریم تا افراد بتوانند سطح رانندگی و اطلاعات خود را ارتقا بدهند. در کنار همه این‌ها، بسیاری از افرادی که تازه گواهی‌نامه گرفته‌اند و مدت زیادی از زمان دریافت آن نمی‌گذرد، تصادف می‌کنند که این موضوعات همه زیرمجموعه خطاهای انسانی دسته‌بندی می‌شود.

به اصلاحات نیاز داریم

وی در پاسخ به اینکه راه کاهش آمار تصادف‌های فوتی در مشهد چیست، بیان می‌کند: در شرایط فعلی، آنچه نیاز است که در حوزه فیزیکی به سراغش برویم، با توجه به محدودیت‌های اقتصادی و با توجه به بحث خودرو و راه‌سازی و... اصلاحات هندسی شهر است که باید به‌درستی انجام شود.
معاون دادستان مشهد ادامه می‌دهد: بسیاری از تصادف‌ها به فرهنگ ترافیکی ما برمی‌گردد که امروز خیلی روی آن کار نمی‌شود. امروز موضوع فرهنگ ترافیکی برای مردم تبیین نشده، نظارت و پیگیری هم نمی‌شود. وقتی یک‌جا دوجا موضوع را رها می‌کنیم و به تخلف‌های کوچک رسیدگی نمی‌کنیم، فردا خود فکر می‌کند دیگر موضوع‌ها نیز رها شده است و آن گونه که خودش می‌خواهد، رفتار می‌کند نه آن‌طور که در قانون آمده است.
قاضی شریعت‌یار با اشاره به تخلف‌های رانندگی چندین میلیونی برخی رانندگان، به حوزه نظارت‌ها انتقاد می‌کند و می‌گوید: مطابق قانون اگر جریمه ریالی به یک میلیون تومان رسید، پلیس راهور باید به سراغ فرد متخلف برود و خودرویش را توقیف و مطالباتش را دریافت کند. اما وقتی افراد می‌بینند رها هستند و قانون اجرا نمی‌شود، به خودشان اجازه می‌دهند با مسائل بعدی هم همین‌گونه رفتار کنند و احساس می‌کنند نظارت از روی آن‌ها برداشته شده است.

از نظارت‌های الکترونیک، کم بهره برده‌ایم

وی با بیان اینکه دستگاه‌های ناظر باید بیش از آنچه الان کار می‌کنند فعالیت کنند، بیان می‌کند: امروز باید از سیستم‌های نظارت الکترونیکی بسیار بهره‌برداری کنیم، ولی متأسفانه آن‌طور که باید، از این سیستم‌ها استفاده نمی‌شود. بهره‌گیری از این روش‌ها، کامل نیست و نقص دارد.
این مقام قضایی در پاسخ به نقش کیفیت خودروهای داخلی در افزایش و شدت تصادف‌ها بیان می‌کند: خودروسازی در شدت تصادف‌ها بی‌تأثیر نیست و البته این موضوع نیاز به اقدامات کارشناسانه براساس پژوهش دارد. شاید پراید، خودرو باکیفیتی نباشد، ولی کی این کیفیت از بین می‌رود؟ زمانی که ما در چارچوبی که تعریف شده است، از آن استفاده نمی‌کنیم. خودرویی که برای درون شهر طراحی شده است، در شهر، ترمز آن هم به‌خوبی جواب می‌دهد و هم به‌درستی عمل می‌کند و در تصادف‌ها نیز خسارت‌های زیادی به‌جا نمی‌گذارد. حالا نوع استفاده از همین خودرو به انسان برمی‌گردد؛ هرچند نمی‌توان منکر این موضوع شد که یک خودرو با کیفیت در شدت تصادف، اثرگذار است.

از چاله‌چوله‌های شهر تا نبود جای پارک

گذشته از مشکلات فرهنگی، کمبود نظارت‌ها و... مباحث شهرسازی، یکی دیگر از عواملی است که منجر به افزایش وقوع تصادف می‌شود، موضوعی که قاضی شریعت‌یار درباره آن می‌گوید: وقتی دریچه‌های کف خیابان هم‌سطح‌سازی نشده است -هرچند اقداماتی انجام شده است و بسیاری از آن‌ها هم‌سطح‌سازی شده‌اند- یا جایی که یک چاله یا سرعت‌گیر و... وجود دارد، همه این‌ها باعث تغییر مسیرها و ترمزهای ناگهانی می‌شود که خود، عامل تصادف است.
وی ادامه می‌دهد: وقتی در خیابان‌ها جای پارک خودرو نداریم و شهروندان در حاشیه خیابان پارک دوبله می‌کنند، این‌ها عامل وقوع تصادف هستند. همچنین گاهی فرد هنگام خروج خودرو از پارک، دقت لازم را نمی‌کند که این هم یک عامل برای تصادف است. از طرفی امروز سر تقاطع‌ها با وجود چراغ‌های قرمز، شاهد تصادف هستیم. این موضوع به مثلث نبود آموزش و نظارت و خطای انسانی بازمی‌گردد و فرهنگ ترافیکی ما را زیر سؤال برده است.

نظارت به‌روز، تکمیل نیست

این مقام قضایی در پاسخ به وضعیت تصادف‌های مرگ‌بار بولوار وکیل‌آباد که در گذشته طرح تشدید نظارت‌ها به‌صورت آزمایشی در این بزرگراه اجرا می‌شد، بیان می‌کند: تا زمانی که طرح ترافیکی در وکیل‌آباد اجرا می‌شد، خیلی تأثیرگذار بود و امروز نیز وضعیت این بولوار بهتر شده است؛ چون برخوردها جدی دنبال می‌شود. اما هنوز هم کار دارد و متأسفانه در این بولوار آن میزان دوربین که لازم است، وجود ندارد و دوربین‌های نصب‌شده نیز همه فعال نیستند و نظارت کامل نیست.
وی دوباره به موضوع برخورد با متخلفان رانندگی بازمی‌گردد و اظهار می‌کند: یک مبحث هم سر زمان برخورد است؛ وقتی باسرعت به سراغ متخلف نرویم، پیامک نفرستیم و اقدام نکنیم، این فرد اصلا متوجه نمی‌شود که حرکتش تخلف بوده است. اگر هم متوجه تخلف شود، با خود می‌گوید افرادی که باید مرا رصد کنند، متوجه نیستند. این‌ها باعث می‌شود فرد همچنان به تخلف خود ادامه دهد.

جدول ۳۶۴۲

