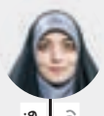
کلاهی که باید به سرمان برود

گزارشی از همراهی با تیم انضباط ترافیکی راهور مشهد برای آموزش موتورسواران متخلف



گزارش روز

فرزانه شهامت
روزنامه‌نگار

دلت آشوب می‌شود از دیدن تصاویر. در این یکی، خط خون از کنار چرخ موتورسیکلت شروع می‌شود و تا دو سه متر آن طرف‌تر ادامه دارد. چشم‌ها را تنگ می‌کنی تا نبینی ضربه تصادف با سر موتورسوار چه کرده است. سن و سالش را نمی‌شود تشخیص داد. شلوار جین آبی آسمانی و کتانی‌های سفیدش می‌گوید که احتمالا جوان بوده است، مثلا شاید بیست و چند ساله، با یک دنیا آرزو. لابد مادری داشته که آمدنش را انتظار می‌کشیده و پدری که در آن لحظات، خبر نداشته چه بر سر ثمره عمرش آمده است. صفحه تلفن همراه را خاموش می‌کنی. محل قرار باید همین چهارراه باشد. تجمع سفیدپوشان پلیس راهور این طور نشان می‌دهد. اینجا جمع شده‌اند تا با ایده‌ای متفاوت، از تکرار اتفاقات تلخ برای موتورسواران شهرمان و خانواده‌هایشان جلوگیری کنند؛ البته اگر خودشان بخواهند.



عکس: سعید گلی | شهرآرا

یک اعتراف صادقانه

با اشاره پلیس کنار می‌کشد. نگران است و می‌پرسد: «چه‌کار کرده‌ام مگر؟» نه چراغ قرمز را رد کرده است، نه مثل برخی موتورسوارها تک چرخ زده است. موتورسیکلت شیک و مدل بالایش آلاینده هوا نیست و صدای گوش خراش ندارد. در پیاده‌رو یا خلاف جهت خیابان هم حرکت نکرده است. اسم و فامیل محمدجواد و شماره پلاک موتور سیکلتش یادداشت می‌شود تا در سامانه مربوط ثبت شود.

رئیس پلیس راهور منطقه۵ مشهد که امروز منطقه تحت کنترلش میزبان طرح پلیس یار است، نزدیک می‌آید و با جوان سلام و احوال پرسی می‌کند. محمدجواد با حال و احوال پلیس آرام می‌گیرد، اما همچنان چهره‌اش پر از علامت سؤال است. از او پرسیده می‌شود که چرا کلاه ایمنی ندارد و اعتراف صادقانه محمدجواد این‌طور دریافت می‌شود: مسیر خانه تا محل کارم کوتاه است. باخودم گفتم ارزش ندارد برای این چند قدم راه، کلاه بگذارم سرم.

دقیقا از کجا می‌دانست که در همین مسیر کوتاه دچار سانحه نمی‌شود؟ برای این سؤال، جوابی ندارد. همین طور برای سؤال بعدی سرهنگ صالح فرزین شهری که می‌پرسد: فیلم و عکس موتورسوارهایی را دیده‌ای که کلاه ایمنی نداشتند و تصادف کرده‌اند یا خودم نشانت بدهم؟

محمدجواد که انگار تا کنون متوجه خطرهای درکمینش نبوده است، می‌گوید: قبول دارم که سهل انگاری کردم.

توجیه می‌شود که مرتکب تخلف شده و مستحق جریمه است. با این حال، به چند دقیقه آموزش او بسنده می‌شود. قول می‌دهد که رفتارش را تکرار نکند و سلامتی‌اش را بازیچه مرگ یا آسیب‌های دائمی قرار ندهد؛ قولی که براساس بررسی‌های پلیس می‌شود روی آن حساب بازکرد.

بهانه‌های تکراری

به علت نگرانی دیررسیدن به مدرسه است یا فرمان توقف از سوی پلیس که روی پیشانی علیرضای هجده‌ساله در این صبح خنک تابستانی عرق نشسته است. به سمت بولوار ولایت در حال حرکت بود که سر تقاطع موتورسیکلتش متوقف شد. سرباز راهور اسم ورسم و شماره پلاک موتورسیکلت را یادداشت می‌کند و ادامه ماجرا را می‌سپارد به تیم انضباط ترافیکی پلیس راهور مشهد؛ گروهی آموزش دیده متشکل از شش پلیس موتورسوار که هر هفته پس از اینکه آمارها سرجمع و چهارراه‌های پرتصادف و پرتخلف مشهد شناسایی می‌شود، برای آموزش به همان جا می‌روند. تقاطع چمن-ولایت که در آن ایستاده‌ایم نیز این‌طور انتخاب شده است.

گروهبان جواد فرزانه، مسئول این تیم، آن قدر با موتورسوارهای متخلف صحبت کرده است که بهانه‌هایشان برای نداشتن کلاه ایمنی برایش تکراری است. مثلا صحبت علیرضا که می‌گوید کلاه ایمنی ندارد و اگر داشت هم احتمالا از آن استفاده نمی‌کرد؛ نه به علت به هم ریختن موهای خوش‌فرم و آراسته‌اش، بلکه به این دلیل که بدون کلاه آزادتر است.

پلیس با آرامش برایش وضعیتی کاملا محتمل را شرح می‌دهد؛ اینکه داری در خیابان می‌رانی، به دلیل اشتباه راننده‌ای دیگر دچار تصادف می‌شوی و به سرت ضربه وارد می‌شود؛ ضربه‌ای که ممکن است به یک رنج جسمی تا پایان عمر منجر شود.

او متأثر می‌شود از شنیدن ماجرای موتورسواری که در یکی از خیابان‌های نزدیک به اینجا تصادف کرد، سر بدون حفاظش در برخورد با نرده‌های حاشیه خیابان ضربه دید و جان سپرد. می‌شنود خط و نشان پلیس را که استفاده نکردن از کلاه ایمنی، توقیف و جریمه دارد؛ درست مثل ۱۳۷ هزار مورد اعمال قانونی که برای موتورسواران مشهد در سال ۱۴۰۱ انجام شد. امسال اعمال قانون برای موتورسواران باقوت بیشتری ادامه پیدا کرده است و فقط در چهار ماه نخست به بیش از ۷۹ هزار مورد می‌رسد. با این حال، این بار و در این طرح که مکمل دیگر طرح‌های پلیس است، همه چیز با یک صحبت، توجیه و تذکر دوستانه خاتمه پیدا می‌کند، به این امید که علیرضا به سرنوشت ۷۸ موتورسوار فوت‌شده در مشهد طی پارسال و ۳۷ فوتی در چهارماه اول امسال دچار نشود.

کلاه ایمنی گران ناجی جان انسان

از مرگشان یک ماه هم نمی‌گذرد. سه نفری پشت سرهم سوار موتورسیکلت شده بودند و در حال عبور از بزرگراه شهید باباظر بودند که در زیرگذر شهید آوینی با تریلی تصادف کردند. یک نفرشان آن قدر آسیب دید که همان لحظه جان داد. دو نفر دیگر به بیمارستان منتقل شدند. رسانه‌ها تا اینجای قضیه را نوشتند و بعد از آن را سرهنگ فرزین شهری برایمان تعریف می‌کند: «دو نفر دیگر دوهفته‌ای بستری بودند، اما فایده نداشت. تمام کردند.»

او دلسوزانه به راکب موتورسیکلتی که برای توجیه و آموزش به گوشه‌ای از چهارراه هدایت شده است، می‌گوید: در این ۲۵ سالی که از خدمتم می‌گذرد، بارها شاهد بودم که همین کلاه ایمنی جان آدم‌ها را نجات داده است. همیشه استفاده کن. کاری نداشته باش که مسافت کوتاه است یا طولانی. این‌ها بهانه است. خودت بهتر می‌دانی.

بهانه حسین برای نداشتن کلاه ایمنی، قیمت آن است. می‌گوید مدل‌های ارزان آن از حدود ۶۰۰ هزار تومان قیمت می‌خورد به بالا و نمونه‌های ارزان‌تر نیز دید را کم می‌کند.

صافکار است و دو فرزند دارد. هزینه‌های یک تصادف جزئی را که با هزینه خرید یک کلاه ایمنی مقایسه می‌کنیم، سر می‌جنباند و می‌گوید: حق می‌گویید. دو فرزند خردسالش و همسری را که در خانه چشم‌انتظار آمدنش هستند، یادش می‌آوریم و او با تأکید بیشتری تکرار می‌کند: حق است.

حسین خوش‌حال است از اینکه پلیس اورا جریمه و موتورش را توقیف نکرده است و قول می‌دهد که خرید کلاه را پشت گوش نیندازد. بررسی‌های پلیس نشان می‌دهد که تکرار تخلف و وقوع تصادف در دست‌کم پنجاه موتورسواری که در هر روز از اجرای این طرح آموزش می‌بینند و توجیه می‌شوند، دست‌کم تا یک سال آینده خیلی کم است؛ در حد صفر.

درس عبرت

باور کرده است که مرگ برای همسایه نیست. پانزده سال پیش که اولین تصادف با موتورسیکلت را تجربه کرد، کلاه ایمنی نداشت. چهره هاشم چهل و سه ساله در هم می‌رود، وقتی که خاطره آن روز و دردی را که بابت شکستن استخوان‌های دست راست در وجودش پیچیده بود، مرور می‌کند. لطف خدا بود که سرش آسیب ندید، اما از آنجا که بنا نیست خوش‌شانسی همیشه یار باشد، عبرت گرفت و راه قانون را انتخاب کرد. آن‌طور که می‌گوید، همراهی خانواده هم در این تصمیم تأثیر مثبتش را گذاشت: «پس از آن ماجرا پدر از حرمت بزرگ‌تری‌اش استفاده کرد و من را از سوارشدن به موتورسیکلت بدون کلاه ایمنی منع کرد؛ کاری که خیلی‌ها نمی‌کنند. الان پیک موتوری یک شرکت هستم و این موتور وسیله کارم است. شرکت اجبار نکرده است، اما من به‌خاطر خودم و خانواده‌ام کلاه می‌گذارم سرم. دو بچه دارم؛ شانزده‌ساله و ده‌ساله».

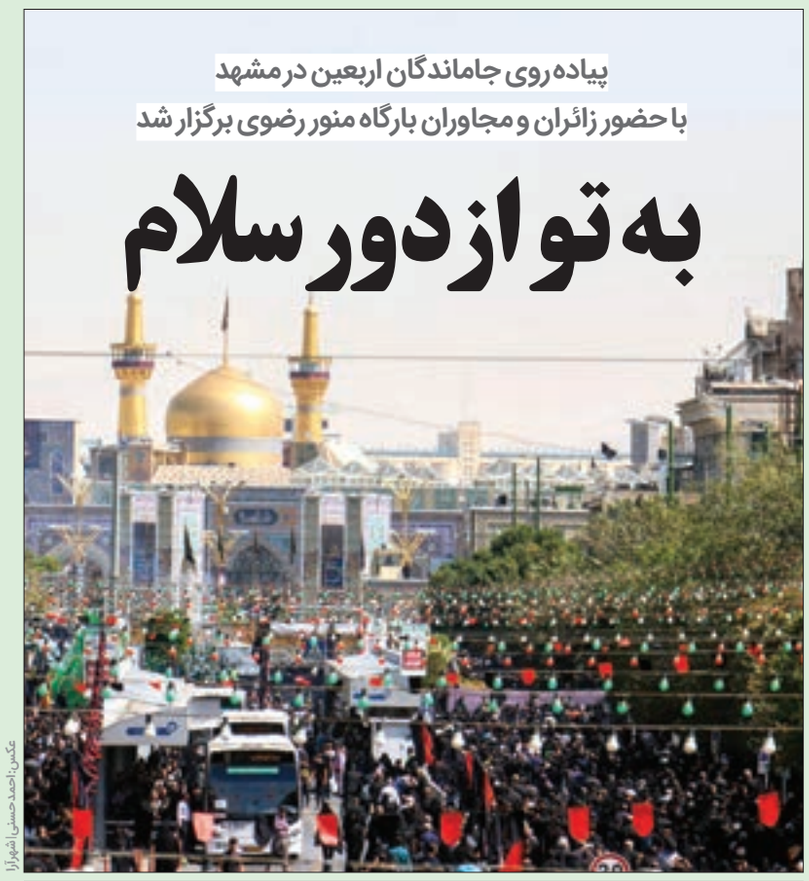
دیدن هاشم با کلاه ایمنی پس از گفت‌وگو با موتورسواران متخلف متعدد، امیدبخش است. او پس از سال‌ها موتورسواری با کلاه ایمنی، صحبت آن‌هایی را رد می‌کند که می‌گویند کلاه ایمنی دید و شنوایی را کم می‌کند.

گروهبان فرزانه، سرشیفت تیم انضباط ترافیکی پلیس راهور مشهد، نیز همین اعتقاد را دارد. دلیل نخست و مهم‌ترش این است که قانون چون و چرا ندارد و توجیه آوردن در برابر آن بی‌معناست و دلیل دوم اینکه خود و همکاران موتورسوارش در پلیس راهور صبح تا شب در گرما و سرما مشابه همین کلاه‌ها را بر سر دارند. هم وغم او و همکارانش که دقایق متمادی سر چهارراه می‌ایستند و آموزش می‌دهند، این است که از آمار ۸ هزار و ۶۶۶ مورد تصادفات جرحی موتورسیکلت و جمعیت ۱۱۱۴ نفری مجروحان آن بکاهند. عددهای یادشده مربوط به مشهد و سالی است که پشت سر گذاشتیم. بررسی‌ها نشان می‌دهد ما مشهدی‌ها به تنهایی یک سوم از بار این حجم بزرگ از تصادفات را به دوش می‌کشیم.



به تو از دور سلام

پیاده‌روی جاماندگان اربعین در مشهد با حضور زائران و مجاوران بارگاه منور رضوی برگزار شد



عکس: احمد حسنی | شهرآرا

فاطمه غلامی

گزارش

امسال جامانده‌های اربعین دل‌هایشان را به خیابان‌های مشهدالرضا(ع) و پنجره فولاد و گنبد طلایی آقا امام رضا(ع) گره زده‌اند. دلدادگان حسین(ع) می‌دانند که پنجره فولاد و صحن و سرای رضوی تسکینی برای دل تنگی بین‌الحرمین و شش‌گوشه ضریح است. حوالی همین روزهای سال که می‌شود، صدای پاهایشان بی‌وقفه شنیده می‌شود؛ محکم و مصمم، بدون درد و خستگی. بی‌قراری دل‌هایشان را از قدم‌هایی که برمی‌دارند، به راحتی می‌توان احساس کرد. این مسیر را هر کسی نمی‌تواند به مقصد برساند، مگر اینکه عاشق و دلداده باشد. زائران پیاده اربعین را می‌گویم؛ همان عاشقانی که دل داده‌اند به حریم یار. اما در دیگرسو، عاشقانی هستند که شوق حضور در این مراسم را اگرچه با پای خود تجربه نمی‌کنند، اما دلشان را به پیاده‌روی اربعین راهی می‌کنند. آنانی که با کوله‌هایی از دل تنگی دل‌هایشان کربلایی است، چشم در راه حسین(ع) دارند، اما جاماندگان اربعین‌اند. عاشقانی که تن به فاصله‌ها نداده‌اند و قلب کوچه و شهرشان را سنجاق زده‌اند به حیدریه، حله، طویریج، مسیب، همه ۱۴۵۲ ستونی که از نجف تا کربلا دل‌ها را می‌رساند تا حرم اباعبدا...(ع)، حالا اربعین تنها دلخوشی‌شان، انتهای مسیری است که آن‌ها را به وصال یار می‌رساند تا به نیابت از کربلا، به پابوس امام رضا(ع) در مشهد بیایند.

طبق سنت هرسال، چهارشنبه گذشته مراسم راهپیمایی جاماندگان اربعین از میدان ۱۵ خرداد در ساعت ۸ آغاز شد و از همان ساعات اولیه جمعیت انبوهی پس از قرائت زیارت اربعین به سمت حرم مطهر رضوی رهسپار شدند. قصه موکب‌داران کوی دوست، قصه عشقی است که تمام نمی‌شود. موکب‌داران با شوق به زائران امام رضا(ع) خدمت می‌کنند و گویی خستگی برایشان معنا ندارد. هرکسی به طریقی در این روز خود را به خاندان عصمت و طهارت نزدیک می‌کند؛ یکی با قدمش و دیگری هر آنچه در توان دارد، نذر اربعین می‌کند. امسال ۱۱۰ موکب مردمی در طول خیابان امام رضا(ع) برپا شده بود که هر موکب به یاد مواکب عراق، به زائران حرم امام رضا(ع) خدمات ارائه می‌دادند. به‌کنار یکی از موکب‌های مسیر پیاده‌روی می‌روم. جوانانی از سر ذوق و شوق با نذر فرنی در حال خدمت‌رسانی هستند. پای حرف‌هایشان که می‌نشینم، حرف دل همه‌شان، درد دوری از کربلا و فراق زیارت سیدالشهدا(ع) و پیاده‌روی اربعین است. حسینی یکی از این جوانانی است که در موکب خدمت می‌کند. می‌گوید: هر سال کربلا بودم. امسال همه کارهایم را انجام دادم و مهیای رفتن بودم، اما متأسفانه در دقیقه‌های آخر نتوانستم بروم و فقط اشک ریختم. امروز با خدمت‌کردن در این موکب بسیار آرام شدم. احساس می‌کنم زیارتم قبول شده است و شاید قسمت من همین بوده است که به زائران امام رضا(ع) خدمت کنم. او ادامه می‌دهد: در این روز هر کسی می‌خواهد ارادتش را به امام حسین(ع) نشان دهد. هرکسی به طریقی می‌خواهد خدمت کند. زیرا خدمت به خلق خدا از برترین عبادات است و وقتی این خلق خدا زائران حسینی باشند، بی‌شک ثوابش دوچندان خواهد بود.

دعوت نشدم، اما دلم کربلاست

کمی جلوتر می‌روم تا با افراد دیگر مصاحبه بگیرم. در میان انبوه جمعیت، پیرمردی را دیدم با لباسی ساده و مشکی که با دو واکس مشکی و قهوه‌ای، گرد از کفش زائران پاک می‌کرد. از چهره‌اش نمایان بود که حال و هوای بین‌الحرمین را در ذهنش تداعی کرده است. زیر لب برای امام حسین(ع) مداحی می‌کرد و کفش زائران را واکس می‌زد. با حاج حسین دقایق کوتاهی هم‌کلام شدم. در حالی که بغض گلویش را گرفته و انگار غم دنیا روی دلش آوار شده بود، گفت: امسال دعوت نشدم. همسرم در بیمارستان بستری بود و شب‌های گذشته را در کنارش گذراندم و متأسفانه توفیق زیارت اباعبدا...(ع) را نداشتم، اما الان دلم کربلاست. عهد بسته‌ام که هر موقع حاج خانم حالش روبه‌راه شود، با هم به زیارت امام حسین(ع) برویم. امروز هم تنها کاری که از دستم برای زائران برمی‌آید، این است که غبار کفششان را بزدایم. ان شاءا... امام حسین(ع) و امام رضا(ع) قبول کنند.

عشق را پایانی نیست

نزدیک میدان بیت‌المقدس که می‌شوم، صدای اذان ظهر از بلندگوهای خیابان امام رضا(ع) طنین‌انداز می‌شود. مردم عزاداری و پیاده‌روی را دقایقی تعطیل می‌کنند و همه شانه به شانه در صف‌های نمازجماعت می‌ایستند. پس از نماز چند نوجوان دهه هشتادی با سربند «انا خادم الحسین(ع)» فرش‌ها را لوله می‌کنند و با پیکر ظریف و نحیفشان بر دوش خود می‌گذارند تا به گوشه‌ای ببرند و مسیر پیادگان را باز کنند. مهدی شریفی یک از همین نوجوانان است. می‌گوید: از بچگی در مراسم روضه سیدالشهدا(ع) بزرگ شدم. گاهی چای به دست زوار خسته می‌دهم و گاهی بطری‌های آب معدنی را پخش می‌کنم و اکنون هم خادم نمازشده‌ام و با افتخار نوکری امام حسین(ع) را می‌کنم. او معتقد است دوری و دوستی هم می‌تواند زیبا باشد، اگر عاشق عاشق واقعی باشد. مسیر راهپیمایی کم‌کم به حرم مطهر رضوی می‌رسد. اربعین در مشهد حال‌وهوای دیگری دارد. گویی مشهدالرضا(ع) امروز کربلاست و این زائران پیاده همان پیادگان مسیر مشایه‌اند و این مواکب همان خادم‌الحسین‌هایی هستند که خاک پای زائران را سرمه چشم خود می‌کنند. عاشق و دلداده و دل‌تنگ که باشی، بین پنجره فولاد و گنبد طلای امام رضا(ع) خود را وسط بین‌الحرمین و زائران پیاده حسینی خواهی یافت. اصلا عاشق که باشی، دوری معنایی ندارد. عشق را پایانی نیست. به تو از دور سلام.





جوابیه

روزنامه محترم شهرآرا
موضوع : پاسخ به مطلب مندرج در شماره ۴۰۰۹ صفحه ۱۳ با موضوع:"مافیا و مسئولان؛ در سیاهه آلودگی هوا"

با سلام و احترام، در پاسخ به مطلب مندرج در شماره ۴۰۰۹ مورخه ۱۴۰۲/۰۵/۲۱ صفحه ۱۳ با موضوع:"مافیا و مسئولان؛ در سیاهه آلودگی هوا" جوابیه سازمان به شرح ذیل تقدیم حضور می‌گردد: با عنایت به اینکه سازمان اتوبوسرانی شهرداری مشهد مرجع تایید فنی محصولات جانبی مختلف با قابلیت های متفاوت بر روی ناوگان نمی باشد و از طرفی ناوگان تولید شده توسط شرکت های خودروساز با اخذ استاندارد، مجوزهای لازم برای ورود به چرخه حمل‌ونقل را دارند، لذا نصب هرگونه تجهیزات اضافی با هر عنوانی نیاز به تایید شرکت خودروساز و اداره استاندارد داشته و در صورتی که نصب تجهیزات منجر به ایجاد خسارت و حوادث گردد، در مراجع ذی صلاح قانونی توسط سازمان اتوبوسرانی قابل دفاع نخواهد بود که در همین راستا در سنوات گذشته از خودروسازان شامل ایران خودرو دیزل و عقاب افشان طی مکاتباتی استعلام جهت بررسی محصول شرکت افق انرژی صدرا صورت پذیرفته است که تاکنون پاسخ شرکت ایران خودرو دیزل به این سازمان واصل نگردیده و شرکت عقاب افشان نیز در پاسخ به این سازمان هیچ توصیه ای مبنی بر استفاده و یا عدم استفاده از محصول کاتالیزور سوخت در اتوبوسها ننموده است. از آنجائیکه سازمان اتوبوسرانی در راستای رسالت اجتماعی خود و به منظور کمک به پیشبرد اهداف استراتژیک کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا در کشور با پذیرش ریسک نصب محصول به منظور انجام تست های میدانی اقدام نموده است (بهای ۵ محصول در مورخه ۱۴۰۲/۰۱/۳۱ پرداخت گردیده است) لکن ابزار مناسبی نیز جهت تستهای دقیق که منجر به نتایج قابل اتکا و اعتماد باشد نیز نداشته و نتیجتاً لازم است طی بازه‌های زمانی متفاوت ارزیابی هایی از وضعیت ناوگان و اثرات جانبی بلند مدت آن بر روی موتور پس از نصب محصول مذکور احصاء گردد و چنانچه روش تست مشخصی نیز توسط مراجع ذی صلاح معرفی گردد سازمان حاضر به انجام آن خواهد بود تا در راستای حمایت از تولید داخلی اقدامات لازم صورت پذیرد. یادآوری می‌گردد با توجه به بالا بودن عمر اتوبوسهای دارای استاندارد آلایندگی پایین و پیگیری های این سازمان در خصوص ورود ناوگان جدید قطعاً بهره برداری از خودروهای با عمر بالا متوقف خواهد گردید . در نهایت با توجه به جمیع توضیحات ارائه شده به نظر می رسد ادامه مسیر در خصوص شرکت مذکور می بایست از طریق مراجعه آن شرکت به خودروسازان و سازمان های ذیربط صورت گرفته و از پتانسیل شرکت های اشاره شده و اتحادیه حمل و نقل مسافر شهری کشور و ... موضوع پیگیری گردد .در پایان اشاره می‌گردد، این سازمان هیچ گونه محصول مشابه خارجی را در این زمینه استفاده نکرده و لذا عنوان این مطلب جای تامل دارد، همچنین ایراد اتهام به سازمان در خصوص درخواست اخذ مبالغی در این مورد کاملاً کذب بوده و این سازمان حق پیگیری قضایی را برای خود محفوظ می داند. خواهشمند است برابر قانون آگهی مطبوعات، جوابیه مذکور در صفحه مربوطه منتشر گردد.