

از گوشه و کنار

طرح تشکیل استان

تهران جنوبی اعلام وصول شد

عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی گفت: طرح تشکیل استان تهران جنوبی اعلام وصول شد. احمد امیرآبادی فراهانی در جلسه علنی دیروز - دوشنبه - مجلس شورای اسلامی افزود: بر مبنای ماده واحده این طرح استان تهران جنوبی متشکل از شهرستان‌های ریاط کریم، بهارستان، ساوه، زنندیه، تفرش و اسلامشهر به مرکزیت شهر پردن تأسیس می‌شود. علاوه بر طرح ایجاد استان تهران جنوبی، برخی نمایندگان برای تشکیل استان‌های تهران شرقی و تهران غربی هم رایزنی کرده‌اند.



نقشه‌های پلاسکو

به شهرداری رسید



عضو هیئت رئیسه شورای شهر تهران اعلام کرد که سرانجام نقشه‌های ساختمان جدید پلاسکو به دست شهرداری رسید و مسئله صدور پروانه در اسرع وقت پیگیری می‌شود. به گزارش ایسنا، زهرا نژادبهرام در خصوص آخرین وضعیت ساخت و ساز پلاسکو گفت: چهارشنبه هفته گذشته مسئولان بنیاد مستضعفان نقشه‌های ساختمان پلاسکو را سامانه شهرداری بارگذاری کردند. او افزود: قرار بر این شد که مسئله صدور پروانه در اسرع وقت پیگیری شود و مسائلی همچون پارکینگ و عوارض نیز بین بنیاد و شهرداری در جلسه‌ای با سرعت حل و فصل شود. عضو شورای شهر تهران بابیان اینکه پلاسکو اتفاقی است که همه در جریانش هستیم و شهرداری تهران نیز ۱۶ نفر از آتش نشانان عزیز را از دست داد که هنوز هم در لیست شهدای بنیاد شهید قرار نگرفتند، ادامه داد: فارغ از همه اختلاف نظر ها اگر قرار بر حل مسئله است همه نهادها و دستگاه‌ها باید بایکدیگر همکاری کنند.



حدود ۲ هزار زن معتاد متجاهر در تهران داریم

رئیس پلیس مبارزه با مواد مخدر تهران بزرگ‌از افزایش ۴۶ درصدی کشفیات مواد مخدر در تهران نسبت به سال گذشته خبر داد. به گزارش ایلنا، سرهنگ محمد بخشنده گفت: در سال جاری ۱۶ تن و ۷۳۴ کیلوگرم کشفیات در سال جاری داشتیم که نسبت به مدت مشابه ۴۶ درصد افزایش داشته است. رئیس پلیس مبارزه با مواد مخدر در بخش دیگری از صحبت‌هایش درباره زنان معتاد متجاهر اظهار کرد: بیش از ۱۵۰۰ و تا ۲ هزار زن اسفبار آن‌ها ۲۵۰ ظرفیت تنهادر تهران برای بخشند خاطرنشان کرد: مابه‌محل‌های حضور این زنان از طرف بهزیستی ایجاد شده است. سرهنگ بخشنده خاطرنشان کرد: مابه‌محل‌های حضور این زنان اشرف کامل داریم و چنانچه ظرفیت از سوی دستگاه‌های متولی ایجاد شود نسبت به ساماندهی آن‌ها اقدام خواهیم کرد. البته اخیراً ۳۸ ظرفیت جدید برای زنان معتاد متجاهر به‌ما اعلام شده است.



دریاچه خلیج فارس میزبان

پرنندگان مهاجر

مدیرعامل بهره‌برداری دریاچه شهدای خلیج فارس از حضور پرنندگان مهاجر در این دریاچه خبر داد و از مردم خواست از غذا دادن به پرنندگان خودداری کنند. به گزارش فارس، دریاچه شهدای خلیج فارس یک دریاچه مصنوعی در شمال غرب تهران و منطقه ۲۲ شهرداری تهران است که با مساحت ۱۳۰ هکتار چند سالی است که تبدیل به مامن پرنندگان مهاجری شده که همه‌ساله از اروپای شرقی و شمال سبیری به ایران می‌آیند و قصد مهاجرت به عرض‌های جنوبی‌تر را دارند، اما هنگام مواجهه شدن با این دریاچه در همین مکان فرود می‌آیند. مرتضی احمدی توضیح داد: همه حیوانات از جمله پرنندگان عادات خاص غذایی خود را دارند و باید خودشان به تأمین نیاز غذایی خود بپردازند، غذادهی دستی باعث برهم خوردن سیستم گوارشی آن‌ها می‌شود. غذا دادن تفتنی ما خیانت در حق این پرنندگان است. ضمن اینکه باعث آلوده شدن آب دریاچه می‌شود. مدیرعامل شرکت بهره‌برداری دریاچه شهدای خلیج فارس تا تأکید بر اینکه اکوسیستم این دریاچه مصنوعی بسته است، گفت: هر آنچه مردم به‌صورت دستی برای غذا دادن به ماهی‌ها و پرنندگان در این دریاچه می‌ریزند در کف دریاچه جمع شده و باعث آلوده شدن آب آن می‌شود.

سالانه ۲ هزار دانش آموز

به دلیل سوانح رانندگی در

مسیر مدرسه (چه داخل

شهر و چه خارج شهر) از

دست می‌روند که از این

تعداد ۱۴۰۰ نفر را کودکان

زیر ۱۰ سال تشکیل

می‌دهند

می‌گیرد. به‌عنوان مثال در بزرگراه‌ها، ایستگاه‌های اتوبوس تندرو ساخته می‌شود، اما تمام ایستگاه‌ها به پل عابر پیاده مجهز نمی‌شود. از سوی دیگر بسیاری از کارشناسان شهری از نبود احترام و امنیت عابران در نگاه مدیران شهری گلایه می‌کنند. به اعتقاد آن‌ها نگاه مدیریت شهری به شهر و ندان، خالی از هر گونه احترام است. متخصصان این حوزه بزر دارند نوع شهرسازی‌ها خودرو محور است، چرا که برای آن‌ها سود دارد. برج‌سازی و خودرو سازی و ساختمان سازی است که برای مدیریت شهر هاسودآور است، نه مردم و عابران پیاده. این موضوع بانگاهی ساده به اطراف و یا حتی در محله‌های خودمان اثبات می‌شود. به‌عنوان مثال حتماً برای شما هم پیش آمده که در پیاده‌روها که راه می‌روید هر ۵۰ قدم، مجبور به رفتن به خیابان می‌شوید، چرا که پیاده‌روی دیگر وجود ندارد یا نخاله‌های ساختمانی پیاده‌روها را محصور کرده یا دست‌فروشان و یا ماشین‌هایی که روی پل پارک کرده‌اند و تمام پیاده‌رو را گرفته‌اند.

هیچ تغییری ایجاد نشده

در آخر اما باید به این موضوع اشاره کرد که بانگاهی اجمالی به آمار مرگ عابرین پیاده متوجه می‌شویم تغییری در این زمینه به وجود نیامده است و شاهد هیچ آمار چشمگیری در رابطه با کم شدن این اتفاق نبودیم. به‌عنوان مثال در سال ۹۶ به‌گواه آمارهای منتشر شده ۴۸ درصد فوت‌شدگان حوادث رانندگی تهران را عابران پیاده تشکیل می‌دادند. این آمار در سال ۹۷ هم تفاوت آن‌چنانی نداشته است، چرا که رئیس وقت اداره تصادفات پلیس راهور بایتخت در تشریح تصادفات متوفیان حوادث رانندگی معابر تهران بزرگ سهم عابران پیاده بوده است. این درصد در ارتباط با سال ۹۵ هم جالب توجه است و سهم عابران پیاده در تصادفات را در این سال ۴۶ درصد عنوان کرده‌اند. مقایسه درصدی این سه سال را که اضافه کنید به آمار تازه منتشر شده سازمان پزشکی قانونی کشور در هفت ماهه نخست سال متوجه خواهید شد که نباید منتظر بهبود این وضعیت در سال‌های آینده باشید.

برای عبور عابر پیاده وجود ندارد؛ مثلاً پل عابر پیاده مکانیزه یا خط کشی عابر پیاده وجود ندارد.»

هر چند او معتقد است آموزش و فرهنگ‌سازی و توجه به مباحث روان‌شناختی نیز می‌تواند در کاهش بروز تصادفات رانندگی و کاهش قربانی شدن عابران پیاده مؤثر باشد، اما گفته‌های او در ارتباط با آسیب‌شناسی این معضل بیشتر رنگ توصیه به خود می‌گیرد. توصیه‌هایی که البته رعایت آن می‌تواند از آمار بالای تلفات عابران پیاده تا حد بسیاری بکاهد. او پیشنهاد می‌کند عابران پیاده باید مراقب باشند در شب با لباس‌هایی به رنگ تیره از عرض خیابان‌ها عبور نکنند، چرا که دیدن و دیده شدن در کاهش آمار تصادفات بسیار مهم است. یعنی هم‌ما وسیله نقلیه را ببینیم و هم وسیله نقلیه، قادر به دیدن عابر پیاده باشد.

اسماعیلی بر این باور است اگر آموزش و فرهنگ‌سازی از همان دوران مهد کودک و مدرسه آغاز شود و گذرگاه‌های عابر پیاده نیز تجهیز شود و رانندگان و عابران پیاده از قوانین راهنمایی و رانندگی تخطی نکنند، آن وقت می‌شود امیدوار بود از آمار ۲۰ درصدی حضور عابران پیاده در تصادفات شهری کاسته شود.

شهر در تسخیر خودرو سواران

رد بسیاری از سیاست‌های کلان را هم می‌توان در آمار کشته‌ها پیدا کرد. بسیاری از کارشناسان شهری بر این باورند که شهر در قبضه خودرو سواران است و هیچ تناسبی هم میان راه‌سازی و ایجاد معابر در شهر با تعداد خودروهای تولید شده وجود ندارد؛ همین است که همواره در تعداد پیاده‌راه‌های شهری کم و به خیابان‌هایی اضافه می‌شود که قرار است محل جولان خودروها باشد. نگاه کلان مدیران شهری هم این تئوری را اثبات می‌کند. نکته دیگری که حتماً سهم قابل توجهی در آمار کشته‌ها دارد و کمتر به آن پرداخته می‌شود، شیوه شهرسازی است. به اعتقاد کارشناسان، در شهرهای پیشرفته جهان، بزرگراه‌ها در محیط شهری ساخته می‌شود و نکات لازم را برای حفظ امنیت شهروندان در نظر می‌گیرند، اما در کشورمان برای ساخت این معابر، بر خودرو گانه‌صورت



استان تهران بالاترین آمار

در مرگ و میر شهروندان

بر اثر سوانح رانندگی را

دارد و پس از آن خراسان

رضوی در رتبه دوم

قرار گرفته است

در تصادفات شهری حکایت می‌کرد، به این مفهوم که در همه موارد عابران پیاده جزو قربانیان تصادفات نیستند و در برخی از موارد، آن‌ها را به‌عنوان عامل یا مقصر تصادفات شهری هم می‌شناسند. این که تقریباً از هر سه تصادف درون شهری، یک عابر پیاده در این تصادفات حضور داشته باشد، آمار هشدار دهنده‌ای است که نشان می‌دهد هنوز هم باید برای آموزش و فرهنگ‌سازی عابران پیاده و البته رانندگان، کار جدی‌تری انجام شود. هر چند آمارها همواره سنجه مناسبی برای پژوهشگران است، اما علیرضا اسماعیلی، رئیس پیشین پلیس راه کشور معتقد است در کلان‌شهرها، آمار حضور عابران پیاده در تصادفات، بیشتر از این ۳۰ درصد است و گاهی به ۵۰ درصد هم می‌رسد. اسماعیلی می‌گوید: «در وهله اول باید دقت داشته باشیم در کشور ما در برخی مناطق مسیر خوبی

هستند که مسئله تلفات جاده‌ای را به امری عادی از جامعه ایرانی بدل کرده و لذا پرداختن به آن را با دشواری زیادی روبرو می‌کند. طبق اظهارات او بودجه اختصاصی برای ایمنی راه‌ها که در سال ۹۸ نسبت به سال ۹۷، ۱۷ درصد کاهش داشته، مسئله ایمنی راه‌ها را با مشکلات بیشتری مواجه کرده و مقامات مسئول به دلیل هزینه‌های بالا و پروکرسی بین دستگاه‌ها، طرح‌های ایمنی راه‌ها را پیگیری نمی‌کنند.

البته ناگفته نماند، بخارایی پیش‌تر نیز اعلام کرده بود تصادفات سال ۹۷، ۱۶ هزار کشته و ۳۵۰ هزار مجروح، معلول و اتوبوس و مینی‌بوس با ۳ درصد موجب از دست دادن جان عابرین پیاده شده است. سایر وسایل نقلیه مانند وسایل کشاورزی و... در صداهای کمتری را در این زمینه به خود اختصاص داده‌اند.

روزانه ۵ دانش آموز

در راه مدرسه می‌میرند

در میان آمار بالای تصادفات و مرگ افراد در سوانح رانندگی باید به مرگ دانش آموزان هم اشاره کرد. خبرگزاری ایرنا به نقل از محمد بخارایی، عضو هیئت مدیره جمعیت طرفداران حمایت از ایمنی راه‌ها نوشته: «بخشی از آمار فوق به مرگ دانش آموزان در سوانح رانندگی بر می‌گردد و روزانه ۵ دانش آموز در راه رفتن یا بازگشت از مدرسه جان خود را از دست می‌دهند.»

او در این باره توضیح داد: «سالانه ۲ هزار دانش آموز به دلیل سوانح رانندگی در مسیر مدرسه (چه داخل شهر و چه خارج شهر) از دست می‌روند که از این تعداد ۱۴۰۰ نفر را کودکان زیر ۱۰ سال تشکیل می‌دهند.»

بخارایی همچنین گفت: «مطالبه‌گر نبودن نهادهایی چون وزارت آموزش و پرورش، عدم تشکیل کمیسیون فرادستگاهی در حوزه ایمنی راه‌ها، تغییر در نوع نگاه مسئولان و جامعه و عدم پیگیری سوانح» از عواملی

راه‌ها کشته شده‌اند و از لحاظ سنی، ۴۳.۱ درصد عابران پیاده کشته‌شده در تصادفات هفت‌ماهه امسال در رده سنی ۶۰ سال به بالا و ۱۵.۵ درصد نیز ۱۷ سال و کمتر بوده‌اند. همچنین ۱۸.۶ درصد از این افراد ۳۹-۱۸ سال و ۲۲.۷ درصد با ۴۰-۵۹ سال داشته‌اند. از سوی دیگر، برخورد با خودروهای سواری با ۶۳.۸ درصد عمده‌ترین علت مرگ عابرین پیاده در تصادفات بوده است و پس از آن برخورد با وانت‌بار با ۱۱ درصد، موتورسیکلت با ۹.۱ درصد، کامیون و تریلی با ۶.۳ درصد و برخورد با اتوبوس و مینی‌بوس با ۳ درصد موجب از دست دادن جان عابرین پیاده شده است. سایر وسایل نقلیه مانند وسایل کشاورزی و... در صداهای کمتری را در این زمینه به خود اختصاص داده‌اند.

روزانه ۵ دانش آموز

در راه مدرسه می‌میرند

در میان آمار بالای تصادفات و مرگ افراد در سوانح رانندگی باید به مرگ دانش آموزان هم اشاره کرد. خبرگزاری ایرنا به نقل از محمد بخارایی، عضو هیئت مدیره جمعیت طرفداران حمایت از ایمنی راه‌ها نوشته: «بخشی از آمار فوق به مرگ دانش آموزان در سوانح رانندگی بر می‌گردد و روزانه ۵ دانش آموز در راه رفتن یا بازگشت از مدرسه جان خود را از دست می‌دهند.»

او در این باره توضیح داد: «سالانه ۲ هزار دانش آموز به دلیل سوانح رانندگی در مسیر مدرسه (چه داخل شهر و چه خارج شهر) از دست می‌روند که از این تعداد ۱۴۰۰ نفر را کودکان زیر ۱۰ سال تشکیل می‌دهند.»

بخارایی همچنین گفت: «مطالبه‌گر نبودن نهادهایی چون وزارت آموزش و پرورش، عدم تشکیل کمیسیون فرادستگاهی در حوزه ایمنی راه‌ها، تغییر در نوع نگاه مسئولان و جامعه و عدم پیگیری سوانح» از عواملی



ریحانه جولایی

می‌گویند ۹۳ سال پیش، درویش خان از نواح موسیقی ایران اولین قربانی سوانح رانندگی شد. از همان زمان تا امروز عابرین پیاده در صد بالایی از سوانح رانندگی را به نام خود کردند. همین چند روز پیش هم سازمان پزشکی قانونی اعلام کرد در هفت ماه اول سال دو هزار و ۱۸۱ عابر پیاده در تصادفات رانندگی جان باخته‌اند که این رقم حدود یک پنجم (۱۹/۸ درصد) کل تلفات تصادفات این مدت را به خود اختصاص داده است. برای فهم‌بیشترین موضوع بهتر است بدانیم حوادث رانندگی در ایران از لحاظ تعداد قربانیان، دومین عامل مرگ و میر محسوب می‌شود و بیش از یک سوم تخته‌های بیمارستان‌های کشور به قربانیان حوادث رانندگی اختصاص می‌یابد؛ در حالی که به‌طور متوسط در جهان، سوانح رانندگی عامل نهم مرگ و میر است.

به نقل از اداره کل روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان پزشکی قانونی کشور، آمار عابران فوت شده در حوادث رانندگی هفت‌ماهه سال ۱۳۹۸ نسبت به مدت مشابه در سال گذشته (۲۰۱۲ نفر) ۲۰.۱ درصد افزایش داشته است.

آمارها از سوانح رانندگی

چهارمی گویند

بر اساس این گزارش در هفت‌ماهه امسال سه چهارم عابران متوفی در تصادفات مرد و یک چهارم زن بوده‌اند. همچنین بیش از نیمی از عابران پیاده در راه‌های درون شهری (۵۴.۳ درصد) جان باخته‌اند. ۳۷.۷ درصد نیز در جاده‌های برون شهری، ۶.۶ درصد در راه‌های روستایی و ۱.۴ درصد در سایر

یادداشت

چرا باید حقوق حیوانات رعایت شود؟

پیام محبی، رئیس بیمارستان دامپزشکی تهران

امروز ۱۰ دسامبر برابر با ۱۹ آذر ماه، روز جهانی حقوق حیوانات نامگذاری شده است. این امر بهانه‌ای است تا از جامعه و شهروندان خواسته شود به حقوق حیوانات احترام بگذاریم.

متأسفانه با وجود تأکیدات آموزه‌های دینی و فرهنگ و رسوم ایرانی، در جامعه ما حقوق حیوانات آنگونه که باید و شاید محترم شمرده نمی‌شود، یا به عبارت بهتر؛ جامعه ما در باب حقوق حیوانات دچار افراط و تفریط است.

بر اساس یک کج فهمی رایج در جامعه ما، وقتی در مورد حقوق حیوانات صحبت می‌کنیم، برخی می‌گویند؛ با این همه مشکلات نمی‌توانیم به حقوق انسان‌ها رسیدگی کنیم، چه برسد به حقوق حیوانات. این در حالی است که رعایت حقوق حیوانات به هیچ وجه به معنای هزینه

برای آنها نیست، بلکه منظور نوع رفتاری است که جامعه انسانی باید در مقابل گروهی دیگر از مخلوقات خداوند داشته باشد.

این نکته درباره همه انواع مخلوقات دیگر نیز صادق است و منحصر به حیوانات نیست، به بیان دقیق‌تر؛ انسان‌ها به عنوان برترین مخلوقات هستی، طبعاً باید بهترین برخورد را هم با هم‌نوعان خود و هم با دیگر موجودات داشته باشند.

ممکن است اینگونه تصور شود که در کشورهایی که از رفاه اقتصادی و اجتماعی بیشتری برخوردار هستند بیشتر به بحث حقوق حیوانات فکر می‌کنند، این اما همه واقعیت نیست و چه بسا در همان کشورها رفتارهای بدی با برخی از گونه‌های دیگر جانداران باشند. نکته اصلی ماجرا این جاست که به هر حال وظیفه ما انسان‌ها به عنوان اشرف مخلوقات این است که به غیر از

همنوع خودمان به گونه‌های دیگر نیز فکر کنیم و حداقل، شرایط را برای تنوع بقای دیگر گونه‌ها و حفظ حیاتشان فراهم آوریم.

از سویی؛ انسان با قوه عقل و ادراکی که دارد می‌تواند بفهمد که حذف هر گونه مخلوقی از دایره نظام طبیعت، عملاً بخشی هر چند کوچک از چرخه حیات را ناقص کرده و در نهایت می‌تواند تهدیدی برای ادامه حیات و بقای جامعه بشری محسوب شود. انسان از قدیم فکر می‌کرد با توانایی و دانشی که دارد، می‌تواند بر تمام طبیعت غالب شود ولی سال‌هاست که ثابت شده ما حتی با تمام قدرتی که داریم، نسبت به قدرت طبیعت هیچ چیز نیستیم و در چرخه حیات، تنها نقطه کوچکی به حساب می‌آییم.

صحبت در مورد حقوق حیوانات، تنها این نیست که بگوئیم حیوانات چه حقوقی دارند و چطور در رفاه قرار بگیرند، بلکه واقعیت این است که باید به خواسته و نیاز دیگر گونه‌ها توجه کنیم تا حیات انسان حفظ شود. در واقع رعایت حقوق حیوانات در یک کلام به این معناست که امکان زندگی عادی و حیات این موجودات بر اساس

آنچه خداوند به شکل غریزی در وجود آنها نهاده، از سوی انسان‌ها نقض نشود. یادمان باشد انسان‌هایی که حقوق دیگر موجودات را رعایت می‌کنند حقوق انسان‌ها را هم حتماً رعایت می‌کنند. پس بیاییم در رعایت حقوق حیوانات کوشا باشیم.

