

توجیه رفتار حراست از سوی رئیس دانشگاه شهید بهشتی

رئیس دانشگاه شهید بهشتی در خصوص ورود حراست به کلاس درس برای تذکر حجاب گفت: فرد مورد نظر بیش از حد احساس مسئولیت کرده، احساس کرده باید وارد کلاس شود و تذکر بدهد با گزارش ایلنا، سید محمود رضا آقامیری رئیس دانشگاه شهید بهشتی در مورد ماجرای ورود حراست به کلاس درس برای تذکر در خصوص حجاب دانشجویان افزود: ما دانشگاهی هستیم که در بحث عفاف و حجاب خیلی مشکلی نداریم یعنی دانشجویان مار عایت می‌کنند. یک هفته پیش اتفاقی در یکی از دانشکده‌های ما رخ داده که شاید به احساس مسئولیت بیش از حد یکی از افراد حراست مربوط بود؛ ما با آن فرد صحبت کردیم البته که حراست می‌تواند در محیط عمومی دانشگاه تذکر بدهد، اما کلاس حریم دارد؛ حریم کلاس، حریم استاد است. ما از اساتید خواستیم که رعایت کنند و به دانشجویان نیز توصیه کنند که حجاب‌شماران را رعایت کنند. آن فرد نیز غرضی نداشته و احساس کرده باید تذکر بدهد.

■ ■ ■

محمود صادقی:

نمایندگان مجلس،

قانون نویسی نمی‌دانند

حقوقدان و نماینده مجلس

دهم در واکنش به ایرادهای عدیده شورای نگهبان به لایحه حجاب و عفاف به دیدبان ایران گفت: این امر بی‌سابقه بوده و نشان می‌دهد که از جهات مختلف این لایحه دارای ایراد است و کسانی که مصوبه را نوشته‌اند فاقد دانش حقوقی لازم هستند و موضوعات، حدود صلاحیت قانون‌گذار و حکومت را در حریم شخصی افراد نمی‌شناسند و با یک نگاه اقتدارگرانه بنی‌مداخله در حریم خصوصی افراد را دارند. به گزارش سایت دیدبان ایران؛ محمود صادقی افزود: ۷۸ مورد ابهام، ۲۳ مورد مغایرت با قانون اساسی، ۱۰ مورد مغایرت با شرع و ۵ مورد مغایرت با سیاست‌های کلی و در مجموع ۱۱۶ ایراد به یک لایحه ۷۰ ماده‌ای حجاب و عفاف نشان از ضعف نهاد قانون‌گذار و کسانی است که در قامت حقوق‌خوانده در کمیسیون حقوقی و قضایی مجلس برای زندگی مردم تصمیم‌گیری می‌کنند.



سعیده علی‌بایور

فاجعه تصادفات جاده‌ای و مرگ و میر و معلولیت‌های ناشی از آن، چنان گسترش یافته که در پیروز رئیس قوه قضائیه در نشست شورای عالی این قوه بر «پیشگیری از حوادث ترافیکی و تصادفات جاده‌ای با اتخاذ تدابیر اساسی و ویژه» تاکید کرد.

هر چند او در خصوص چند و چون تدابیر یاد شده چیزی نگفت، اما معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم این قوه در ادامه صحبت‌های رئیس، از ساخت نقطه یاب ایرانی خبر داد که در صورت نصب بر روی تمامی خودروها، تخلفات آنها را به صورت برخط به پلیس گزارش خواهد داد.

این تمهیدات در حالی است که به تازگی سازمان پزشکی قانونی آمار مرگ‌های ناشی از تصادفات در نیمه نخست امسال را نزدیک به ۱۱ هزار نفر اعلام کرده است. آماری که احتمالاً تا پایان سال از مرز ۲۲ هزار نفر عبور خواهد کرد. عددی که به نظر می‌رسد در چند ساله اخیر بی‌سابقه بوده و به سرعت ایران را به صدر جدول بیشترین مرگ و میرهای ناشی از تصادفات جاده‌ای در جهان پیش می‌برد.

در بیان چرایی این رشد نگران‌کننده، هر چند برخی مسئولان پیکان اتهام‌را از کیفیت خودروهای داخلی برمی‌دارند

فاجعه چنان گسترش یافته که اژهای هم بر «حوادث ترافیکی و تصادفات جاده‌ای» ورود کرد چرخه بی‌پایان مرگ و معلولیت در جاده‌ها



و به سمت فرهنگ رانندگی شهروندان نشانه می‌روند و بار هزینه و صدمات و جراحات را به گردن آنها می‌اندازند؛ اما از نظر اغلب کارشناسان به کاهش کیفیت خودروهای داخلی مربوط است. خودروهایی که نه تنها از نظر ایمنی با خودروهای روز دنیا برابر نمی‌کنند که به سرعت از استانداردهای پیشینشان در جهت منفی فاصله می‌گیرند. کاهش کیفیت نه تنها به مرگ و معلولیت شهروندان ایرانی در جاده‌ها منجر می‌شود که منشأ ۷۰ درصد آلودگی هوا هم شناخته شده است به این معنا که وسایل حمل و نقل در ایران به نفعی مختلف سلامتی شهروندان را تهدید می‌کند.

کیفیت خودرو

در کنار فرهنگ رانندگی

از واژگونی اتوبوس‌های بین شهری گرفته تا خبرهای پر شمار مربوط به تصادف مرگبار رانندگی. کافی است همین امروز سری به خبرهای حوادث بزنید. چندین مورد از تصادفات مرگبار را مشاهده خواهید کرد که در اغلب آنها همواره خطای انسانی مهمترین عامل تصادفات جاده‌ای اعلام شده است. خطاهایی چون عدم توجه راننده به فاصله خودروی جلویی، سبقت غیر مجاز، انحراف به چپ، خستگی و خواب‌آلودگی و سرعت بالا. با این وجود کارشناسان علاوه بر عامل انسانی، امنیت جاده‌ها و کیفیت خودروهای داخلی که حتی در ظاهر هم دیگر رشد و تقابلی

پیدا نمی‌کنند را از مولفه‌های مهم حوادث جاده‌ای بی‌شمارند. به اعتقاد کارشناسان وقتی که راننده در هنگام رانندگی اشتباهی می‌کند؛ این اشتباه ممکن است منجر به فوت او شود. چرا که در واقع ناوگان حمل و نقل در ایران چنان در شرایط اسفناکی قرار گرفته که اجازه اشتباه به راننده را نمی‌دهد و معمولاً نخستین اشتباه آخرین اشتباه خواهد بود. در این میان راه حل این ماجرا هر چند در کلام ساده است و با تغییر تکنولوژی و اجرای استانداردهای روز دنیا مشکل تا حد زیادی حل می‌شود و آمار تصادفات منجر به مرگ و معلولیت کاهش می‌یابد، اما عمل آنچه رخ داده فرایندی تودرتواست که با سیاست‌های حاکمیت ارتباطی پیچیده دارد.

طبق آخرین آمار سالانه

در اثر تصادفات ۶۰ هزار

نفر به جمعیت معلولان

کشور اضافه می‌شود که ۳

هزار نفر از آن قاطع نخاع

کامل هستند. این یعنی

سالانه ۶۰ هزار نفر از نیروی

انسانی فعال برای مدتی و

چهارم همیشگی از عرصه

کار و تولید کنار می‌روند

به گفته و علاوه بر این، قیمت‌گذاری دستوری و زیان‌دهی خودروسازان امکان و انگیزه ارتقای کیفیت را از آنها گرفته است. بنابر این راه‌چاره برای ایران شاید در گام اول تجدیدنظر سیاست‌گذاران در اتخاذ سیاست‌های کلان باشد.

او با بیان اینکه ایمنی خودرو در دو بخش قبل و بعد از تصادف می‌تواند بر میزان آسیب‌دیدگی از تصادفات مؤثر باشد اظهار کرد: «متأسفانه علی‌رغم گذشت ۳۰ سال از به‌کارگیری سیاست‌های نظارتی و شیوه‌های بازرسی، ارتقای کیفی در صنعت خودروسازی کشور، خودروهای تولید داخل نه تنها منجر کیفیت مطلوب و رضایتمندی مصرف‌کننده نشده بلکه به یکی از عوامل اصلی مرگ هموطنانمان بدل شده است.»

فقر و افزایش تصادفات

اما در این میان آمار تصادفات تنها به اتوبوس و خودرو سواری مربوط نمی‌شود. به گفته پلیس در ۳۰ درصد تصادفات موتورسیکلت‌ها حضور دارند.

وسيله‌نقلیه‌های ناامن که این روزها بسیاری از شهروندان ایرانی به دلیل مشکلات اقتصادی و عدم امکان خرید خودرو به آن روی می‌آورند. این در حالی است که این وسایل نقلیه هم، به همان بلایی دچارند که خودرو سواری مادچار است و به شدت از لحاظ تکنولوژی و ایمنی با استانداردهای روز دنیا فاصله دارند.

رانندگی پرخطر

در چنبره سیاست

افزایش ایمنی خودرو از لحاظ فنی تعریف مشخصی دارد. معنی آن در ساده‌ترین شکل ممکن این است که برای ساخت اتاق ایمن برای خودرو باید از فولاد ضخیم‌تر و با کیفیت‌تری استفاده کرد. تعداد ایرگ‌ها را افزایش داد. سیستم‌های کنترل‌کننده را زیاد کرد. اما همه اینها برای خودرو سواری در انحصار و تک‌افتاده ایران که با جامعه جهانی قطع ارتباط کرده است به معنای اختراع دوباره چرخ محسوب می‌شود و این موضوع حتی اگر امکان‌پذیر هم باشد هزینه فراوانی را به این صنعت تحمیل و هزینه تمام شده خودروها را افزایش قابل توجهی می‌دهد. این در حالی است که همین حالتی بی‌کیفیت‌ترین خودروهای ساخت داخل، قیمت قابل توجهی دارند و بسیاری از شهروندان قادر به خرید آن نیستند.

در این باره مه‌ام یوسفی، کارشناس خودرو و معتقد است: «تولید خودرو با کیفیت در ایران تا حد زیادی با سیاست گره خورده است. برای افزایش ایمنی و کیفیت خودروهای تولیدی در ابتدا باید به تکنولوژی‌های بالاتری دست یافت که این امر مستلزم ایجاد ارتباطات بین‌المللی مؤثر است تا فرصت انتقال تکنولوژی را فراهم کند؛ با این وجود این اقتصاد کلان کشور و در کنار آن تصمیمات کلان سیاسی است که اجازه چنین امری را نمی‌دهد.»

فاجعه تصادفات جاده‌ای و مرگ و میر و معلولیت‌های ناشی از آن، چنان گسترش یافته که دیروز رئیس قوه قضائیه در نشست شورای عالی این قوه بر «پیشگیری از حوادث ترافیکی و تصادفات جاده‌ای با اتخاذ تدابیر اساسی و ویژه» تاکید کرد

است که این هزینه در ایران دو برابر میانگین جهانی یعنی حدود ۷ تا ۶ درصد تولید ناخالص داخلی است و سال گذشته رقمی حدود ۴۹ هزار میلیارد تومان را به خود اختصاص داد. هزینه اقتصادی تصادفات رانندگی یکی از موضوعات مورد مطالعه و بررسی در اغلب کشورها است. براساس برخی رتبه‌بندی‌ها، ایران در میان پنج کشور نخست از نظر میزان مرگ و میر جاده‌ای قرار می‌گیرد.

این در حالی است که صدمات ناشی از تصادفات تنها به این موارد ختم نمی‌شود. طبق آخرین آمار سالانه در اثر تصادفات ۶۰ هزار نفر به جمعیت معلولان کشور اضافه می‌شود که ۳ هزار نفر از آن قاطع نخاع کامل هستند. این یعنی سالانه ۶۰ هزار نفر از نیروی انسانی فعال برای مدتی و چه بسا همیشه از



عرصه کار و تولید کنار می‌روند و ۳ هزار تن از این افراد نه فقط دیگر نقشی در چرخه اقتصاد کشور ندارند که خودشان نیازمند دریافت خدمات بهزیستی و حمایتی هستند.

چندی پیش بود که پلیس راهور یزد برای کمک به کاهش تصادفات جاده‌ای این استان اقدام به توزیع تخم‌می شور بین رانندگان کرد. این اقدام هر چند مضحک به نظر می‌رسید اما شاید کنایه‌ای هم به سیاست‌گذارانی شد که در کلاف در هم تنیده مشکلاتی که منجر به تولید خودرو بی‌کیفیت و افزایش مرگ و میرهای ناشی از تصادفات رانندگی می‌شود، توصیه بر احتیاط و تخمه شکستن آنها را عملی برای رانندگان ایرانی است.

هزینه اقتصادی

تصادفات رانندگی در ایران

به تازگی محسن پیرهادی، رئیس فراکسیون مدیریت شهری مجلس اعلام کرد که روزانه ۱۵۷ ایرانی در تصادفات جاده‌ای کشته می‌شوند. جمعیتی که اغلب آنها در گروه سنی ۲۰ تا ۴۰ سال قرار دارند. جمعیتی که فقدان آنها، آثار زیانباری بر سلامت روان و وضعیت اقتصادی کشور خواهد داشت. جدای از این بار هزینه تصادفات نیز خود موضوع مهمی است که کشورها بدن بین‌المللی مؤثر است تا فرصت انتقال تکنولوژی را فراهم کند؛ با این وجود این اقتصاد کلان کشور و در کنار آن تصمیمات کلان سیاسی است که اجازه چنین امری را نمی‌دهد.»

بازداشت ۱۱ مسئول استان هرمزگان به اتهام همکاری با قاچاقچیان سوخت

دادستان مرکز استان هرمزگان از دستگیری ۶ دیه‌یار، ۳ کارمند اداره صمت و ۲ عضو نظام مهندسی به اتهام همکاری با قاچاقچیان سوخت خبر داد. عارف اکبری افزود: در روند تحقیقات قضایی مشخص شده است که متهمین از طریق صدور تاییده خلاف واقع برای دارندگان ماشین آلات راهسازی، امکان دریافت سوخت بدون هیچگونه فعالیتی را فراهم می‌کردند و از این طریق اقدام به معاونت در قاچاق کرده‌اند.

جزئیات ارائه «سبد غذایی رایگان» به مادران باردار

مدیر کل دفتر امور حمایتی وزارت رفاه گفت: ارائه سبد غذایی و بهداشتی رایگان به مادران نیازمند باردار و شیرده و دارای کودک زیر ۲ سال است.



به گزارش ایسنا، زهرافقومی افزود: علاوه بر ارائه سبد غذایی، در صورت تامین اعتبار، بسته بهداشتی و پوشاک نیز به مادران تعلق خواهد گرفت. به گفته او این اقدام نیز از طریق فروشنده‌های طرح کالبرگ الکترونیکی قابل خریداری است.

هشدار هواشناسی به تهرانی‌ها: امروز کوه تریود

سازمان هواشناسی استان تهران اعلام کرد: در خصوص فعالیت سامانه بارشی برای امروز سه‌شنبه در استان‌های تهران و البرز هشدار زرد صادر شده است. در این اعلام همچنین از شهروندان تهرانی خواسته شد از هرگونه تردد، استقرار و تجمع در حاشیه رودخانه‌ها، مسیل‌ها، دریاچه سد‌ها و دیگر تاسیسات آبی پرخطر و همچنین کوهنوردی خودداری کنند.

■ ■ ■

آغاز طرح بر خورد با تخلف پوشش پلاک موتورسیکلت‌های شهر تهران

معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ گفت: از امروز سه‌شنبه در سطح شهر تهران طرح جدیدی به نام طرح برخورد با تخلف پوشش پلاک موتورسیکلت‌ها با رویکرد رفع اثر در محل آغاز خواهد شد. احسان مؤمنی، به‌راکین موتورسیکلت توصیه کرد: هنگام خروج از منزل اگر به هر دلیلی پلاک خود را پوشش داده‌اند ابتدا رفع اثر کرده و بعد در معابر شهر تهران تردد کنند.



نتایج تأس‌بار یک پژوهش درباره زمین‌لغزشی در استان سمنان؛

باز هم پای سدسازی‌های غیراصولی در میان است



تقویت می‌کند، این تراوشات می‌توانند به عنوان یک عامل تحریک‌کننده مهم باعث تشدید فعالیت این پهنه لغزشی باشند.»

حدسی که به یقین تبدیل شد

همان‌طور که استاد مرکز علوم تحقیقات زمین و دانشگاه لاینیتز هانوفر آلمان در ۱۴ مرداد ۱۳۹۸ نوشت، آگیری سدر منطقه کالیپوش سبب بالا رفتن تراوش آب به بدنه لغزشی زمین شده و آن را برای یک رانش منجر به خسارت تحریک کرده است، حدسی که حالا به یقین تبدیل شده و مقاله‌ای راجع به آن منتشر شده است.

در یک مقاله تحقیقاتی جدید که در مجله زمین‌شناسی مهندسی (Engineering Geology) به چاپ رسیده محققان با بررسی دو دهه تصاویر ماهواره‌ای از نقش تحریک‌کننده ویرانگر سد کالیپوش در افزایش چشمگیر مخاطرات زمین‌لغزش در مناطق اطراف سد خبر می‌دهند. در همین باره مهدی معتق، که هدایت و سرپرستی این کار تحقیقاتی را بر عهده داشت می‌گوید: «مطالعات ما با بررسی دو دهه تصاویر ماهواره‌ای به وضوح نشان می‌دهد که زمین‌لغزش قدیمی در مجاورت سد که در سال ۹۸ فاجعه آفرید قبل از احداث سد هیچ‌گونه فعالیت و حرکتی نداشته است. منتهی بعد از ایجاد سد و آگیری آن، زمین‌لغزش قدیمی که در خارج دریاچه سد و مجاورت شمالی آن قرار گرفته، به طرز چشمگیری فعال شده و هم‌زمان با افزایش سطح و حجم مخزن، سرعت حرکت این زمین‌لغزش نیز به مرور زمان بیشتر و بیشتر شد.»

اوبیان می‌کند: «مناطق شیب‌داری که اینگونه در اثر فعالیت و ساخت و سازهای انسانی فعال می‌شوند باید به سرعت مورد توجه قرار گیرند. در این مواقع یا باید عملیات پایدارسازی شیب برای آنها صورت بگیرد یا باید مناطق مسکونی واقع در آنها و مجاورت‌شان جهت ریسک مخاطره زمین‌لغزش تخلیه شوند. چرا که اینگونه مناطق پتانسیل بسیار بالایی دارند تا با کوچکترین تأثیری از عوامل تکنوتیکی یا شرایط آب و هوایی ناگهان به صورت مخرب و ویران‌کننده حرکت کرده و خسارات جانی و مالی فراوان ایجاد کنند.»

زمین لغزش به مثابه اسلحه آماده شلیک

معتق ادامه می‌دهد: «این نوع زمین‌لغزش‌ها مانند اسلحه‌های آماده شلیک هستند که جهت تخریب و کشتار فقط لازم است ماشه آن‌ها کشیده شود. این ماشه برای یک منطقه شیب‌دار فعال می‌تواند یک بارش یا حتی یک زلزله کوچک باشد. در چنین مواقعی متأسفانه دیده شده خیلی از مسئولین فقط همان عامل نهایی بارش را مورد توجه قرار می‌دهند و نقش تخریبی عوامل انسانی که در طول سال‌ها پایداری و ثبات مناطق شیب‌دار را هدف قرار داده و به آن آسیب رسانده‌اند کاملاً مورد غفلت قرار می‌گیرد.»