

# دعوی استمراری پلیس و شهرداری بر سر طرح



امروز از یکی از شهرستان‌های اطراف تهران به سمت پایتخت می‌آیم. یکی از ییلپوهای نصب‌شده روی یک بار توجهم را جلب کرد، نوشته بود تملک خانه نیما یوشیج، همین، با یک عکس که هوشنگ به این مضمون، #گزارش به مردم! خیلی جالب شد؛ روز بزرگوار و خطوط مترو گسترش حمل‌ونقل عمومی و بوستگانی نه اینکه بد باشد، اتفاقا خوب است و اگر برنامه‌ریزی و رسیدگی و نتاورد باشد، اما نه اینکه به جای ارائه گزارش‌ها و آمار از فعالیت‌های بهرام‌مانده داشته باشیم. این شهر هفت خط مترو دارد که بخشی و روزواری افتتاح این خطوط و سایر امور عمرانی و رفاهی به‌عنوان خبری از این گشایش‌ها و اقدامات نیست. البته کارهایی هم شده ای پنجمی که هم نوپسیمی و دلیل هم به آخرین اقدامات و

## تهران میدان تجربه اندوزی و کارآموزی نیست

از مقدمه که عبور کنیم، اصل ماجرا و غرض نوشتن احتمالا تکراری به نظر می‌رسد اما این تکرار اگر جذابیتی ندارد  
تقصیر ما نیست، وقتی سیاست‌ها و اقدامات تکراری باشد، وقتی اتفاق خاصی نیفتد و خرده‌اقداماتی که می‌شود  
بکر در اخبار و واکنش‌ها تکرار و نقد شود و خیلی دیگر از این وقتی‌ها، مجبور هستیم همین‌ها را به طرق مختلف  
منتشر کرده و از باب رسانه‌ای به آن بپردازیم. پس، ما هم دوست نداریم در یک دوره مدیریتی دوساله پنج بار از  
تغییر شهردار و سرپرست پایتخت بنویسیم، ما دوست نداریم بعد از هر مناسبی به نقد فضای شهری و طراحی  
بیابودها... بپردازیم، ما دوست نداریم هر روز بنویسیم که چرا کپا تابوس به ناوگان حمل و نقل شهری و یک‌بار  
قطار به تعداد قطارهای شهری اضافه نشده است، ما دوست نداریم که هر بار بعد از جلسات شورا از تذکر شورایی‌ها  
به شهردار بنویسیم و آخر سر هم متوجه نشویم خب، سرانجام این تذکرات چه شد؟ ما دوست نداریم به جای انتشار  
خبر پروژه‌های کلان‌شهری از تغییرنام خیابان‌ها و بوستان‌ها و... بنویسیم و آن را به عنوان دستاورد مجموعه غرض و  
طولیل شهری معرفی کنیم، ما دوست نداریم از راه‌اندازی سامانه شفافیت خوشحال باشیم و استقبال کنیم، اما بعد  
متوجه شویم اینجا هم گزینشی رفتار می‌شود و همه و واقعیت در برابر دیدگان عموم نیست، ما اینها را دوست نداریم و  
اگر اتفاقات معکوسی می‌افتاد بیشتر دوست داشتیم، اما خب چه کنیم که مجبوریم برای همین دوست‌ناداشتنی‌ها  
بنویسیم و انتقاد کنیم که شاید روزی اتفاقات دیگری بیفتد و مدیران شهری متوجه شوند، تهران میدان تجربه‌بندوزی  
و کارآموزی نیست.

## دود طرح‌های کاهش آلودگی هوا هم در چشم مردم!

## نقد پلیس

برای بهبود وضعیت هوای پایتخت، همه صاحب‌نظر هستند، از همه بیشتر مسئولان، اما خروجی همان چیزی است که قبل از ارائه برنامه‌ها ادعاها بود، وضعیت تهران و هوایش همانقدر خراب است که قبلاً بود و این اوضاع خراب‌تر هم خواهد شد. تغییر مدل اجرای طرح ترافیک، گسترش دوچرخه‌سواری و شعار توسعه حمل‌ونقل عمومی همه از برنامه‌هایی است که در ادوار مختلف مدیریت شهری آن اجرا شده و می‌شود. در دوره پنجم هم مثل قبلی‌ها از این طرح‌ها و اجرای آنها و امید به بهبود وضع موجود بسیار گفته شده است، اما خروجی کاهش آلودگی هوا و بهبود کیفیت هوای پایتخت نبود بلکه هر روز مشاهده مجادله بین مسئولان شهری با پلیس و سایر نهادهای عایدی تغییرات و اجرای آنها در شهر بوده است. بعد از اعلام و اجرای طرح جدید ترافیک توسط محسن پرسیدآقایی معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، سواى کارشناسان، پلیس هم یکی از اصلی‌ترین منتقدان اجرای این طرح بود؛ انتقادی که از همان آغاز تا امروز ادامه پیدا کرد و ضمن درآمیختن خواندن این طرح برای شهرداری توسط پلیس انتقادات دیگری نیز به آن وارد شد.

محمدرضا میهماندار، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ که از چهره‌های اصلی مخالف اجرای طرح جدید ترافیک است در این باره می‌گوید: «اولین خواسته پلیس کاهش زمان اجرای طرح ترافیک و طرح کاهش آلودگی است؛

## ۹ گزارش



اگرچه براساس بخشنامه سازمان هواپیمایی کشور، شرکت‌های هواپیمایی ملزم به رعایت اوقات شرعی مسافران و احترام به شئائر اسلامی هستند اما باز هم سبیل انگاری‌هایی در مورد این موضوعات صورت می‌گیرد تا جایی که اخیراً در سبزه پرواز داخلی از تهران به شهرهایی همچون کرمانشاه، ارومیه و آبادان شاهد عدم توجه به شرکت‌های ایرانی به این حق رسمی بودیم.

سبیل انگاری برخی شرکت‌های هواپیمایی درحالی صورت گرفته‌است که در بخشنامه مذکور به صراحت آمده است: «همه مسافران هواپیماهای ایرانی از تمام مبادی و مقاصد مسافران خطوط هوایی خارجی که از مبادی ایران یا به مقاصد درون ایران پرواز می‌کنند، از حق اقامه نمازهای یومیه در شرایط شایسته برخوردار بوده و این حق باید به رسمیت شناخته شده و مورد احترام قرار گیرد.» با این وجود عملاً باز هم بی‌توجهی‌هایی به این مسأله صورت می‌گیرد و از آن بدتر بی‌توجهی این شرکت‌ها به نسبت به اعتراض مسافران به این مسأله است. در همین راستا با توجه به اینکه وظیفه نظارت بر شرکت‌های هواپیمایی بر عهده سازمان هواپیمایی کشور است، چنین سبیل انگاری‌هایی به‌طور سهوی و هم‌نایب رخ داده.

در این خصوص به سراغ حمیدرضا حجازیزاده، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشور رفته‌ایم تا علت زیرجوش مسأله‌ای را از او بپوچیم. رضا حجازیزاده، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشور گفت:

با توجه به آنکه در نیمه دوم سال بوده و موازادرت ترافیک می‌شود تعداد زیادی از افراد و شهروندان برای خرید مایحتاج به معابر مراجعه می‌کنند؛ تعدادی نیز قصدند به پارک شدن هوازودتر به منزل برسند؛ ای اینکه بتوانان فشار از معابر پیرامونی برداشت و مردم بتوانان سریع‌تر کارهای خود را انجام داده و به منزل به‌سر به‌نظر می‌رسند؛ باید زمان اجرای طرح ترافیک و طرح کاهش آلودگی کاهش یابد. علت عمده بعدی بحث ممنوعیتی است این محدوده دارد؛ طبق قانون وقتی که شورای ترافیک تصویب می‌کند که این محدوده ممنوع است فقط تا یک سقفی شهرداری می‌تواند ظرفیتی را برای کارهای ضروری اختصاص داده و اجازه تردد دهد ولی درحال حاضر این محدوده سقف ندارد. عدم ممنوعیت تطبق تردد در منطقه کاهش آلودگی و کاهش زمان طرح ترافیک و طرح کاهش آلودگی از جمله عدم مسائل مطرح شده پلیس راهور در خصوص طرح ترافیک مطرح است.»

**پاسخ شهرداری**

کاهش ساعت ترافیک آخرین خواست پلیس ذیل انتقاد از این طرح بود که شهرداری خیلی زود نسبت به آن واکنش نشان داد و یوسف حجت، مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در این باره گفت: «اجرای این درخواست به هیچ عنوان به صلاح نیست چراکه اگر ساعات طرح کاهش یابد و ساعت ۱۷ به اتمام برسد بسیاری از شهروندان تمایل بیشتری برای

استفاده از خودروی شخصی خواهند آشت و منتظر می‌مانند تا طرح به اتمام برسد و پس از آن از محل کار با خودروی شخصی خارج شوند. بنابراین حجم زیادی از تردد خودروهای شخصی را در شهر شاهد خواهیم بود. مخالفت‌هایی با طرح ترافیک جدید وجود دارد از نوع مخالفت در برابر تغییر که طبیعی محسوب می‌شود. البته به تدریج نسبت به پنج ماه پیش حجم مخالفت‌ها کاهش یافته است و البته به نظر مسئولان شهر این طرح موفق بوده و هدف از طرح کاهش آلودگی و کاهش ترافیک دست یافته است.»

## واکنش شورای شهر

محسن هاشمی و محمد علیخانی از اعضای شورای شهر تهران هم دوباره مجبور به واکنش نسبت به ماجرای دنباله‌دار طرح ترافیک شدند.

محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران درباره انتقادات موجود به طرح جدید ترافیک گفت: «طرح‌های ترافیک مصوبه شورای ترافیک است و شورای شهر تنها نرخ عوارض را تصویب می‌کند. البته درخواست ما این است که شورای ترافیک در جریان این امور قرار گیرد و در تصمیم‌گیری‌ها سهیم باشد.»

محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر هم که بارها انتقادات را نسبت به سیاست‌های معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران داشته است، در ارتباط با حواشی اخیر پیرامون

طرح ترافیک گفت: «لغو طرح زوج و فرد اقدام درستی بود ولی طرح جدید ترافیک که جایگزین آن شده دچار اشکال است، چرا که قشر مرفه بیشتر از آن بهره‌مند است و نحوه اجرایی‌ها به اصلاح دارد. طرح با شیوه کنونی نیاز به اصلاح دارد و راهکارها و روش‌ها باید دقیق بررسی شود تا شهروندان متضرر نشوند و ترافیک به بهترین نحو مدیریت نشود. پلیس هرچند به طرح در شورای عالی ترافیک رای مثبت داده ولی همه مخالفات کنونی نشان از پشیمانی‌ها در آنها دارد، این روند باید در شورای عالی طرح تصمیمی می‌گیرد و آیا از دلایل شهرداری به ادامه اجرای طرح به روش کنونی قانع می‌شوند؟»

## 111

همان طور که گفتیم، مدیریت شهری جدید در اندک سیاست‌های اجرایی جدید خود هم چندان موفق نبوده است، نه بین مسئولان و همکاران و نه بین مردم، طرح ترافیک جدید نمونه‌ای از این مساله است. توسعه دوپیکر جاده‌سازی که به نقل مدیران شهری سهم چندانی در درصدی در حمل و نقل شهری دارد، یکی دیگر از طرح‌های مدیریت شهری جدید است که متأسفانه در قیاس با باقی اقدامات همچون توسعه مترو و اتوبوس ... در فعالیت خاصی در آن انجام نشده است، در بهبود وضعیت فعلی اثر گذار نیست و مجموعاً می‌توان ادعا کرد: شورای پنجمی‌ها و سه شهرداری که انتخاب و عهده‌داران مدیریت شهر به توفیق خاصی دست نیافته‌اند و این مردم هستند که در این فضا منظر می‌شوند.

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشور در گفت و گو با «فرهیختگان» درباره بی توجهی ایرلاین ها به نمازگزاران گفت

## ملزم به احترام نسبت به شعائر اسلامی هستیم

همزمان شدن ساعت پروازشان با ساعت نماز پرداخت و تشریح کرد.  
اخیر خبری درباره مشکلات برخی مسافران سه پرواز منتشر شد  
که گویا موفق به ادای فریضه الهی خود نشده بودند و این از جمله  
موارد استثناست که حتماً آن را بررسی می‌کنم تا علت این مسأله را  
جویشم. اگر چه منتظر جزئیات بیشتر این مسأله هستم اما تا جایی  
که اطلاع دارم به نظرشان می‌رسیده که سه مسافران سوار هواپیما  
شوند، زمان کافی را برای خواندن نماز در مقصد نخواهند داشت و  
هنوز وقت برای دعا و توبه نخواهد داشت، خصوصاً اینکه هم  
تا تأکید کردیم در داخل هواپیما چه شرایط برای اقامه نماز وجود دارد  
و ما کارت ویژه احکام اقامه نماز مسافران در شرایط اضطرار را در  
داخل هواپیما در اختیار ایرانیان هافار داده‌ایم، حالا ممکن است  
برخی مسافران نخواهند نمازشان را داخل هواپیما بخوانند. شرکت  
هواپیمایی در صورتی که چنین امکانی پس از رسیدن مسافران به  
مقصد فراهم نباشد، باید منتظر بمانند تا آنها نمازشان را قبل از پرواز  
بخوانند و بعد حرکت کنند. در نتیجه به نظر من محاسبه دوستان بر  
این مسأله متصور بوده است که امکان خواندن نماز برای مسافران  
پس از رسیدن به مقصد وجود خواهد داشت اما هم در صورت این  
مسأله را بررسی می‌خواهیم کرد که چه علتی سبب ایجاد این مشکل  
شده است. به طور کلی شرکت‌های هواپیمایی به صورت روتین این  
کار را انجام می‌دهند که اگر زمان اذان رسیده باشد و هنوز مسافران

سوار هوپیمانشده باشند، این امکان را برای مسافران فراهم می کند تا آنها نمازشان را پیش از پرواز بخوانند، معجزه را در ادامه به سوالاتی درباره اینکه چه برخوردی با شرکت های هوپیمایی مختلف انجام می شود، پاسخ داد و اعلام کرد: برخی موضوعات وجود دارند که هیچ کس نسبت به آنها موضع ندارد، چرا که همه متشرع هستند و احترام می گذارند و به تبع آن شرکت های هوپیمایی هم دوست دارند که مسافران شان از آنها رضی باشند. بسیاری از پروازهای ما در مسیرهای رباتی در زمان اربعین زمان اشتباهات تصمیم گیری انجام می شود. به نظر اعتقاد آنها این مسائل به قدری هست که کسی نخواهد خدای نکرده فردی را در این زمینه مجازات کند اما ممکن است از روی ناراحتی فردی نظراتی داشته باشد که نظر هر فرد قابل احترام است ولی در هر صورت شرکت های هوپیمایی مصمم هستند رضایت مسافران خود را جلب کنند و این مساله چه در پروازهای داخلی و چه در پروازهای خارجی لازم الاجراست و در پروازهای خارجی که مبدأ آنها ایران است نیز این شرایط حاکم است، اظهارات سخنگوی سازمان هوپیمایی کشور در حالی است که بشوهد قرائن حکایت از آن دارد که پروازها موارد استثنایی در دوره دو ماهه گذشته هم با چنین مواردی روبرو نبوده و قاضیه خلافی ندارد، نونسنده معاصر کشورمان در شهریورماه سال جاری برای رونمایی از کتابش به تبریز سفر کرده بود که در پرواز

**صاحب امتیاز:** دانشگاه آزاد اسلامی - **مدیر مسئول:** محمد امین ایمانجانی  
**دفتر مدیر مسئول:** ۱۶۴۴۸۰۱۶ - **تحریریه:** ۱۸۲-۱۶۷۶۰۱۸ - **فکس:** ۱۶۷۶۰۵۱  
**۱۶۷۶۰۴۷ - روابط عمومی:** ۱۶۷۶۰۴۹۹ - **سازمان آگهی ها:** ۱۶۷۶۰۴۶۱۸  
**چاپ:** سازمان چاپ دانشگاه آزاد اسلامی - **توزیع فریختگان:** ۱۶۷۶۰۱۱۱۲  
**نشان:** خیابان حافظ، بعد از پل دوم حافظ، رویه‌روی ساختمان بورس  
 ساختمان فریختگان، طبقه سوم

**یادداشت**

## دورزدن پیری جمعیت با درمان زوج‌های نابارور

محمد حسن سلطانی  
فعال اجتماعی

سال ۸۱ زنگ خطر کاهش جمعیت به صدا درآمد. اکنون بعد از ۱۷ سال هنوز سایه پیری جمعیت بر کشور سنگینی می کند. درمان سه میلیون زوج نابارور فن دلی برای خاک کردن پیری جمعیت است.

سر و سداهای بچه‌ها در خانه و بازیگوشی شان نشاط و شادی و خانه می آورد. فرزندان همانند بارانی هستند که به خانه‌هایی باران و خانه‌ها را احیات می یخشند. البته فرزندان فقط حیات بخش خانه‌ها نیستند، آنها حیات کشور را هم تضمین می کنند. فرزندان امروز جوان هایی خواهند بود که خوش تر از ما؛ در رنگ های کشور می مانند و بی شور و از مسیر پیشرفت و تعالی کمک خواهند کرد. مسافدها با برخی سیاستگذاری های اشتباه این سرمایه عظیم کشور؛ یعنی جمعیت با خطر مواجه شده، نرخ فرزندآوری کاهش یافته و خطر پیری جمعیت در چند قدمی کشور است. جمعیت سالمند کشور طی سال های اخیر رشد داشته است. در مقابل این پیری جمعیت سه میلیون زوج ناباور هستند که نابابوری آنها مراجه به پزشک و مصرف دارو قابل درمان است. حمایت از این زوج ها روزنه امیدی برای نجات کشور در خطر پیری جمعیت است. درحالی که میانگین شیوع نابابوری در دنیا ۱۲ درصد گزارش شده، در ایران نابابوری حدود دصدد بیشتر از میانگین جهانی است. براساس آخرین آمار از هر پنج زوج ایرانی حدود یک زوج ناباور هستند. آسیب های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی پیری جمعیت برای دولت ها بیشتر از هزینه های درمان نابابوری است. به همین دلیل بسیاری از کشورهای پیشرفته جهان حمایت های ویژه ای از زوج های ناباور انجام می دهند. در ایران برخلاف کشورهای پیشرفته ناباور های ناباور به خاطر تعریف نشدن نابابوری به عنوان بیماری در نظام حقوقی بیمه ها تپوشش بیمه نیستند. هزینه های درمان برای زوج های ناباور کمترین مشکل است. هزینه درمان و تولد فرزند در مراکز دولتی حداقل ۲۰ میلیون ریال در حال حاضر ۴۴ مرکز نابابوری خصوصی در کشور فعال است که همه هزینه های این مراکز برعهده مراجعان است و دولت هیچ تعهد عملیاتی برای حمایت از زوج های ناباور در این مراکز ندارد. در مراکز دولتی هبه بازای یک عمل در سال برای یک زوج دولت کمتر از ۳۰ درصد هزینه ها را می پردازد و برای دوم همه هزینه ها به عهده زوج است. این درحالی است که هر زوج به مقدار میانگین حداقل باید سه عمل انجام دهد تا یک بچه متولد شود. با این حساب سیاست فعلی برای حمایت از زوج های ناباور بی فایده و ناپایدار است. با توجه به اینکه خسارت های پیری جمعیت کشور از پا می رود و در حال حاضر اگر گوش شنوایی باشد صدای ورشکستگی صندوق های بازخستگی به خاطر سیاست های اشتباه جمعیتی به گوش می رسد، لازم است دولت با حمایت همه جانبه از زوج های ناباور کشور از پیچ جمعیتی عبور کند. کمبودن کم نابابابوری در سطح کشور باعث شده زوج های برای درمان به شهرهای دیگر بروند که هزینه رفت و آمد و اسکان را هم به هزینه های درمان اضافه کرده است. در ایران ۴۰ مرکز نابابوری دولتی وجود دارد که بیشترشان در تهران و شهرهای بزرگ هستند. همچنین بعضی از مراکز در شهرستان ها نوبت های بیشتر از یک سال می دهند. لذا است وزارت بهداشت با ساخت مراکز نابابوری در شهرهای فاقد این مراکز مسیر فرزندآوری را هموار کند. برداشتن این دست اندازها از مسیر روی سهمیه بندی زوج ناباور قدمی برای عبور از بحران جمعیت است. نابابوری در بیشتر زوج قابل درمان است. امید است دولت اوایل به برنامه ریزی راه حل برای کاهش نابابوری در ایران که از میانگین جهانی هم بیشتر است، اراکه کند. ثانیاً با پوشش بیمه ای همه انواع هزینه های نابابوری، افزایش مراکز نابابوری به ویژه در مناطق فاقد مراکز نابابوری سنگینی پیشرفت و اقتصاد جامعه را با افزایش میزان مومی فرزندانری محکم کند.

برگشت نه تنها این امکان قبل از پرواز برای مسافران فراهم نشده بود بلکه پس از رسیدن به مقصد نیز آفتاب طلوع کرده و عملاً این مساله از سوی شرکت هواپیمایی پیش‌بینی نشده بود. او در این مورد به «فرهیختگان» گفت: «برای برنامه ریزی و کتابچه تبریز - رستم و میزان بلیت برگشت، ما برای پنجشنبه هفتم شهریور ۱۳۹۸ ساعت ۵:۴۰ صبح گرفتیم بود. صبح پنجشنبه به درودگاه مراجعه کردیم، هنوز اذان نشده بود، جابجاست که اذان صبح رستم نیز صبح دقیقاً ساعت ۵:۴۰ دقیقه بود، بنابراین اذان آخرین نیز در سالن انتظار ایستادم ولی لاجرم قبل از اذان صبح سوار هواپیمای شدیم. اما با توجه به اینکه طلوع آفتاب در مقصد من که تهران بود ساعت ۴:۴۴ بودی من دانستم که بعد از طلوع به مقصد می‌رسیم. هواپیمای یک ایرباس ۳۰۶ بود که ۳۶۱ نفر ظرفیت مسافر داشت و تقریباً همه صندلی‌هایش پر بودند. فقط من از بین همه بلند شدم و جلوی صندلی‌های اقل از یک‌سایف نماز صبح را خواندم. تهران سواحل است که این است که کسی کشای کشی برایش مهم باشد که چرا در کشور اسلامی ساعت پرواز یک هواپیمای دقیقاً بین اذان صبح در مبدأ و طلوع آفتاب در مقصد تنظیم شده باشد؟ در پایان باید گفت امیدواریم با توجه به اظهارات سخنگوی سازمان هواپیمایی کشور همه ایرانیان با توجه به پیش‌بینی را به این مساله داشته باشند و دیگر شاهد چنین مواردی نباشیم، چرا که براساس این ابلاغیه تمامی هواپیمای هواپیمایی موظفند دستورالعمل‌ها و فرآیندهای مرتبط با برنامه ریزی و مدیریت پرواز را به گونه‌ای اصلاح و بازنگری کنند و مفاد این ابلاغیه در عملیات جاری شرکت‌ها برای توجه به حقوق مسافران و التزام آنها به اهمیت فریضه نماز رعایت شود.