



ابوالقاسم رحمانی

دبیر گروه جامعه‌

سرفه‌های خش داری می‌کرد. سن و سال بالایی داشت، اما

پرواضح بود سن و سال بالا و طبیعت و بیماری شخصی باعث این سرفه‌ها نشده است. یعنی کافی بود نگاهی به آسمان می‌انداختی و با آلودگی عجیب هوای پایتخت روبه‌رو می‌شدی، آن وقت لازم نبود خیلی صبر کنی تا راننده کاسه صبرش سرریز شود و به وضعیت موجود

حمله کند. یکی در میان دنده عوض می‌کرد، دستمال مرطوبی روبه‌روی دهانش می‌گرفت و سرفه می‌کرد. بعد از چندبار تکرار این کار و بعد از آنکه از خجالت راننده‌ای که یک دفعه مقابلش پیچید درآمد، گفت که نامردها به جای اینکه جلوی این شخصی سسوارها را بگیرند، جلوی

از باد و باران تا نهادهای مختلف؛ مدیریت واحد حلقه مفقوده مقابله با آلودگی هوا

مدرسه‌ها تعطیل می‌شوند، عبور و مرور در شهر کمی کاهش می‌یابد، همه اظهارنظر می‌کنند و راهکار ارائه می‌دهند، اما آنهایی که باید کاری کنند فقط به یک فشار مختصر مالی بسنده می‌کنند و به جای ممانعت از ورود خودروهای شخصی به محدوده طرح ترافیک هزینه ورود به طرح با ۵۰ درصد بیشتر می‌کنند تا احتمالاً پولدارها به ریش مردم بیچاره و عابران این شهر آلوده بخندند و پولش را بدهند و در محدوده مرکز شهر تردد کنند. برای نقد وضعیت موجود آب و هوای کشور می‌توان ساعت‌ها، روزها و شاید سال‌ها گفت و نوشت، اما خب قبل از ارائه اصول مدنظر بگذارید چند خبر را مرور کنیم.

سازمان هواشناسی با صدور اخطاریه‌ای نسبت به کاهش کیفیت هوای تهران و کرج تا حد هشدار برای تمام گروه‌ها خبر داد. در اخطاریه سازمان هواشناسی آمده است: «با افزایش غلظت آلاینده‌های جوی در تهران و کرج از امروز (۲۰ آبان‌ماه) تا ظهر پنجشنبه (۲۳ آبان‌ماه) کاهش کیفیت هوا تا حد هشدار برای تمام گروه‌ها پیش‌بینی می‌شود.»

حسین رحیمی، رئیس پلیس پایتخت در پاسخ به پرسشی درمورد ابرادات پلیس به طرح کاهش آلودگی هوا در پایتخت گفت: «ما این موارد را با نامه‌ای به شهردار تهران ارسال و پیشنهادها و نکات خود را مطرح کرده‌ایم. به‌عنوان مثال معتقدیم در نیمه‌دوم سال پایان طرح باید از ساعت ۱۹ کاهش پیدا کند، چرا که در شرایط فعلی سبب افزایش بار ترافیک ه‌ویوزه در لایه بیرونی محدوده طرح می‌شود. واقعیت این است که لازم است برای کنترل ترافیک هم‌افزایی بیشتری داشته باشیم. برخورد با خودروهای دودزا با جدیت از سوی پلیس ادامه دارد اما توپ را در زمین

تا وقتی مشکل حمل‌ونقل عمومی حل نشود، مشکل آلودگی هوا هم حل نخواهد شد

به‌ویژه در بخش گازوئیل که گوگردش از هشت هزار ppm به حدود ۵۰ ppm رسیده است. ارتقای استاندارد خودروهای جدید تولیدی که همه‌یورو۴ تولید می‌شوند و از ابتدای سال آینده‌یورو۵ می‌شوند، حذف تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری که سهم عمده‌ای در آلودگی هوا داشته‌اند هم اقدامات بعدی بوده‌اند. تعداد زیادی از موتورهای موجود در سطح شهر هم کاربراتوری هستند اما موتورهای جدید با استاندارد یورو ۴ و انژکتوری تولید می‌شوند و آلودگی کمتری ایجاد می‌کنند. زمانی پیکان هم همین وضع را داشت، مثلاً سال ۸۳ که تولیدش متوقف شد همچنان آن را در شهر می‌دیدیم اما الان یک پیکان هم در سطح شهر نمی‌بینیم و انتظار داریم در ارتباط با موتورسیکلت‌ها هم این اتفاق بیفتد. سوای اینها در بحث معاینه فنی هم اتفاقات خیلی خوبی افتاده است، اینکه دوربین‌ها تخلفات مربوط به معاینه فنی را ثبت می‌کنند، اتفاق خوبی است. خودروهایی که در تهران تردد می‌کنند معمولاً معاینه فنی دارند و مشکلی از این بابت نیست. طرح‌های متعدد دیگری هم اتفاق افتاده اما اثربخش‌ترینش همین چندتاای بود که گفتیم.»

رستگاری در ارتباط با آینده اقدامات در حوزه کاهش آلودگی هوا و نقطه ایده‌آل مبارزه با این مساله گفت: «مهم‌ترین کاری که زمین‌مانده و بسیار اثربخش است گسترش حمل‌ونقل عمومی است، متأسفانه ما هنوز نتوانستیم به اهداف قانون حمل‌ونقل و ترافیک دست پیدا کنیم و همچنان سهم حمل‌ونقل عمومی در کلانشهر تهران به آن ایده‌آلی که نیاز داریم نرسیده است و تا وقتی که شما نتوانید حمل‌ونقل عمومی را حل کنید نمی‌توانید سایر مشکلات مربوط به خودرو، ترافیک و آلودگی را حل کنید. بنابراین نیاز است که در این بخش بیشتر توجه شود. در بحث نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی سنگین هم هنوز اتفاق مفیدی نیفتاده است.»

جامعه

پایتخت به پیشواز آلودگی هوارفت

برای آلودگی هوای تهران هم نامگذاری کنید!

و با جان خلق‌الله بازی می‌کنند.

صحبت‌ها طولانی‌تر از اینها بود، هم من مسیرم طولانی بود و هم ترافیک بر مدت‌زمان مسافرت‌م اضافه کرد، اما اصل کلام همین چند خط بود که هم درد دل ما بود و هم تکلمه‌ای برای خطوط بعدی.

این همه ماشین‌را بگیرند که خیابان‌را فرق کرده‌اند، فقط پول طرح‌را زیاد کرده‌اند. شهر که برای پولدارها باشد این‌طور می‌شود، ما هوانداریم نفس بکشیم و مجبوریم برای سیرکردن شکم خودمان و خانواده‌مان در این هوا رانندگی و مسافرکشی کنیم، اما اینها هوارا هم می‌فروشند

نمونه‌های موفق مقابله با آلودگی هوا

این بخش گزارش‌شاید تکرار گفته‌ها باشد اما خب خواندن دوباره آن خالی از لطف نیست. خصوصاً وقتی غرض صرفاً نقد وضع موجود نیست و درصدد ارائه‌آلترناتیو برای شرایط فعلی هستیم ناگزیر به معرفی شهرهای دیگر در نقاط دیگری از دنیا هستیم که با غول آلودگی روبه‌رو بوده و مقابله‌مثبتی داشته‌اند. انگلستان و مکزیکوسیتی دونمونه‌ا اصلی‌ترین شهرهای آلوده جهان بوده‌اند که راهکارهای مقابله با آنها می‌تواند به‌عنوان الگوبرای سایر شهرهای دنیا ازجمله ایران مورد استفاده قرار گیرد. در سال ۱۹۵۶ و در اوج آلودگی‌های هوای لندن، پایتخت انگلستان، لایحه هوای پاک در پارلمان این کشور به تصویب رسید تا تلاش‌ها برای مقابله با آلودگی هوا به صورت منسجم ادامه یابد؛ اتفاقی شبیه همان مطالبه‌ای که برای مدیریت یکپارچه این مساله چند خط قبل‌تر عنوان شد. سوزاندن زغال‌سنگ در منازل، دور کردن کارخانه‌ها از اطراف شهر و دریافت عوارض برای ورود به شهر بخشی از اقدامات انگلیسی‌ها برای مقابله با آلودگی هوا بود. بعد از این مرحله، سیاست استفاده و تولید خودروهای پاک به‌عنوان مرحله بعدی مقابله با آلودگی هوا در دستورکار قرار گرفت. تغییر استانداردهای سوختی و وسایل نقلیه مختلف از موتورسیکلت‌ها تا خودروهای سنگین و استفاده از ماشین‌های فشرده‌کننده خاک و... راهکارهای بعدی انگلیسی‌ها برای بهبود هوای لندن بود.

سوای لندن همان‌طور که گفتیم، مکزیکوسیتی هم از شهرهای شاخص دنیا در مقابله با آلودگی هوا بوده است. این شهر که در سال ۱۹۹۲ به‌عنوان آلوده‌ترین شهر جهان معرفی شد با اجرای سیاست‌های منسجم تقابلی به جایی رسیده است که امروز حتی نامش بین ۱۰ شهر اول آلوده جهان هم نیست. سرمایه‌گذاری حدود چهارمیلیارد دلاری برای تولید سوخت با گوگرد پایین یکی از اولین راهکارهای دولت مکزیک برای مقابله با معضل آلودگی هوا بود. راه‌اندازی اتوبوسرانی خاصی به نام متروباس و انتقال حجم بالایی از نقل و انتقالات شهری به این سیستم گام مهم دیگری بود که باعث کاهش آلودگی هوا در مکزیکوسیتی شد. پرداخت وام برای تعویض خودروهای فرسوده و رشد سریع مترو و راه‌اندازی خطوط متعدد گام‌های دیگری بود که توسط مکزیک‌کی‌ها برداشته می‌شد و به استفاده از خودروهای هیبریدی و وضع قوانین محدودیت‌زا برای خودروهای شخصی منتج شد تا امروز از این شهر به‌عنوان نمونه موفق مقابله با آلودگی هوا یاد شود.

طرح ترافیک منبع درآمد شهر داری‌ها و ابزاری برای جلوگیری از ورود خودرو به مرکز شهر است

که نمی‌کند، در بهره‌برداری مترو باید یک‌سوم هزینه را تامین کند که آن را کم و بیش پرداخت می‌کند و اینها باید وارد بودجه شهرداری شود که نمی‌شود. آن وقت ما انتظار داریم هوا بهبود یابد. در هر کلانشهری باید عوارضش در همان شهر هزینه شود. عوارض سوخت باید در شهرداری وارد شود و جزء درآمدهای پایدار شهرداری شود، اما نمی‌شود. وقتی در سال ۵۰۶ هزار نفر در تهران و بیش از ۱۰ هزار نفر در کل کشور به‌طور مستقیم به دلیل آلودگی هوافوت می‌کنند، باید به زیرساخت‌ها توجه کنیم. باید پیشگیری کنیم. این پروژه‌ها را نباید پولش را از جیب مردم گرفت، نباید با شهرفروشی و تراکم‌فروشی و... تامین کرد. قلم اول و اساسی باید توسعه مترو باشد. تا وقتی مترو را توسعه ندهیم، بعد از آن وضعیت اتوبوس را درست نکنیم، اتفاق مثبتی در ترافیک و آلودگی هوای شهر نخواهد افتاد. ۶-۷ هزار اتوبوس داشتیم که بیش از نیمی از آنها قابلیت تردد در شهر را هم نداشتند، این درحالی است که تهران نیاز به بیش از ۱۲ هزار اتوبوس دارد. از مسئولان بپرسید چقدر توانسته‌اند ناوگان‌شان را نوسازی کنند؟ این ناوگان نو نیست و ایجاد آلودگی می‌کند. ما باید همه همت‌مان را بر توسعه مترو و حمل‌ونقل عمومی بگذاریم. فضای سبز را هم فروختند و برج ساختند و... در شهرداری اسبق، با سابق نمی‌دانم چه بگویم! قرار بود تا سال ۱۴۰۴ حمل‌ونقل عمومی‌مان تکمیل شود. همین الان که ما سال ۹۸ هستیم بزرگراه‌هایمان ۹۵ درصد تکمیل شده است. رمپ، لوپ، پل و... تکمیل شده است ولی مترو چطور؟ حتی برخی خطوط را تعطیل کرده‌اند. به نظر من شهرداری در این شرایط بی‌پولی باید با یک بخش خصوصی مترو را تکمیل کند و بعد برای بلیت مترو... به کسانی که سرمایه‌گذاری می‌کنند، پاره‌انه پرداخت کند. این عضو شورای شهر در ادامه با اشاره به عدم اثربخشی طرح‌هایی مثل طرح ترافیک و... در کاهش آلودگی هوای پایتخت خاطرنشان کرد: «در ارتباط با طرح ترافیک هم خب، این مساله‌ای است که نمی‌تواند نباشد. در دنیا هم به خاطر جلوگیری از تردد در مرکز شهر این کار را می‌کنند. اما من خیلی به این طرح‌ها به‌عنوان کمک‌کننده به کاهش آلودگی هوا اعتقادی ندارم. اینها بیشتر برای جلوگیری از ورود خودرو و نبود پارکینگ در مرکز شهر و منبع درآمدی برای شهرداری است.»

دوست داشتم به جای دوره قبلی‌های مدیریت شهری، با اعضای فعلی شورای شهر تهران صحبت کنم، اما از صبح دیروز تا عصر هرچه تماس گرفتم به در بسته خوردم، این شد که با محمد حقانی عضو شورای شهر دوره قبلی تهران گفت‌وگو کردم. او در ارتباط با مساله آلودگی هوا در تهران گفت: «آلودگی هوای تهران حاصل تردد خودروها و وسایل نقلیه در شهر است. حداقل ۸۰ درصد این آلودگی‌ها از این راه ایجاد می‌شود. حدود ۵۰۶ میلیون خودرو و ۲۰۳ میلیون موتورسیکلت در انواع و اقسام مختلف در این شهر تردد می‌کنند. از سال ۷۹ بنده خاطرم هست که تعاریفی از ماجرای آلودگی هوا ارائه شد و قانونی هم تصویب شد ولی این قانون که اصرار بر مصرف بنزین بدون سرب ... داشت، در سال ۸۳ به دلایلی متوقف شد. جدا از بحث قانونی باید استفاده خودرو در شهر کمتر شود. بنزین و معاینه فنی و مولفه‌های اینچنینی هم باید کنترل شود. وقتی می‌گوییم ۲۰۳ میلیون موتورسیکلت در شهر تردد می‌کنند و هر موتورسیکلت کاربراتوری به اندازه هفت خودرو هوا را آلوده می‌کند، عمق فاجعه معلوم می‌شود. پس باید با شناخت این مسائل درخصوص آنها تصمیماتی گرفت. در دوره‌ای که ما در شورا بودیم قرار بود تا پایان سال ۹۵ حدود ۱۰ هزار موتورسیکلت بدون آلودگی و استاندارد وارد شود، اما تا جایی که در خاطرم هست ۱۰ عدد هم وارد نشد! با این حال، درحال حاضر بهترین راه تبدیل موتورهاست؛ چون هم تهیه موتور جدید هزینه بالایی دارد و هم اینکه موتورسیکلت به‌عنوان وسیله کار مردم است. اگر برنامه‌ریزی درستی در وزارت صنایع، محیط‌زیست و... شود، این اتفاق رخ می‌دهد.»

حقانی در ادامه در ارتباط با خودروهای فرسوده، گفت: «ما درباره خودروهای فرسوده هم حرف می‌زنیم، اما این خودروها همه در اختیار مردم عادی نیست. خودروهای دولتی هم حجم بالایی از خودروهای فرسوده را تشکیل می‌دهند. خودروهای شهرداری، خودروهای سنگین دولتی و... سهم بالایی در آلودگی هوا دارند؛ اینها باید هرچه زودتر متوقف شوند. به اعتقاد من ما باید از پول و بودجه وزارت بهداشت و درمان هم شده، برداریم و برای این کار هزینه کنیم. دولت براساس قانون ۵۰ درصد هزینه‌های توسعه مترو را بدهد که نمی‌دهد، بیش از ۸۰ درصد هزینه نوسازی ناوگان اتوبوسرانی را دولت باید بپردازد

گزارش



رنا مشتاقی

روزنانه‌نگار

شما تا به حال با زنی که کودکش را کشته است روبه‌رو شده‌اید؟

روزهای آخر بهمن ۹۷ در کوچه پس‌کوچه‌های خاتون‌آبادنیل خانوادہ‌ای می‌گشتم که پسرک‌شان را ۱۵ سال قبل کشته بودند. مغازه‌دار میانسال‌ی رد نگاه حیرانم را گرفتم.

پرسید: «دنبال کسی می‌گردد؟» نام پدر پسرک را بردم.

- «چک داری ازش؟»

- «نه! دارم در مورد ماجرای بیجه تحقیق می‌کنم. - «اوه، بعد این همه سال!؟ آره یادمه. پسر این بنده خدارو هم اون از خدایی خبر نکشت. کنار امامزاده حمزه رضا(ع) دفنش کردن. خونه خودش رو نمی‌دونم کجاست. برادرش اینجا مغازه داره ولی الان بسته‌است. راستی، اتوان کوچه‌چه خنواده یکی دیگه از بیجه‌های زندگی می‌کنه خونه در سفیده. می‌خوای به اون‌ها هم به سر بزنی.»

زنی که در رابا: کرد ۵۰ ساله به‌نظر می‌آمد. پرسیدم: «شما پسرک‌رومی شناختید؟» گفت: «من مادرشم.» «من دارم در مورد ماجرای بیجه و قتل‌هایی که تو این منطقه اتفاق افتات تحقیق می‌کنم. می‌شه بی‌مصاحبه باتون داشته باشیم؟»

«چرا الان اومدی؟» بیجه جوان ۲۲ ساله‌ای بود که از سال ۸۱ تا ۸۳ طی ۱۸ ماه ۱۷ کودک و ۳ بزرگسال را در

بیجه‌های شماق‌ربانی‌ی‌شن‌پایرجاست، خیلی بیجه‌های دیگه در معرض خطرند، باید کاری کرد...

«نه، می‌گم چرا امروز اومدی؟ امروز سالگرد پسر منه!» دست‌های زن می‌لرزید. گفت: «الان اسم

بیجه رو آوردید حالم بد شد. من مصاحبه نمی‌کنم. نمی‌تونم حرف‌بزمن. اصلانی‌خوام یادش بیفتم، چقدر بدبختی کشیدیم، چقدر گشتیم. هر جا رفتم بهمون جواب سربالا دادن. اینجا کلانتری‌اش یه دونه ماشین گشت نداشت. خودمون می‌رفتم ماشین کرایه می‌کردیم که مامور بره باهش دنبال بچه‌مون بگرده. اون‌ها هم خوب نمی‌گشتن. به دور می‌زدن می‌گفتن: «پیداش نداریم، مامور نداریم، خودش فرار کرده حتما، خودش هم برمی‌گرده...»

من نمی‌تونم مصاحبه کنم. اصلایادش می‌افتم کار می‌کنشه به بیمارستان. اگر زنده بود الان هم سن و سال شما بود. شاید دکتر بود، شاید مهندس شده بود، شاید رئیس جمهور می‌شد، شاید هم معناد می‌شد می افتاد گوشه خیابون؛ نمی‌دونم، ولی زنده بود هر چی که بود... «شماره شوهر زن را از او گرفتم. او هم گفت که مصاحبه نمی‌کند. گفت: «تو این سال‌ها چند بار با خیزنگ‌ار‌ها مصاحبه کرده باشم خونه؟ چی فرق کرد؟ اصلا همه چی هم فرق کنه، بچه من زنده می‌شه؟ رنگ‌نزنید لطفا. هر بار اسم بیجه می‌آد و کسی از اون ماجرای می‌گه انگار دوباره کل مصیبت رو سر ما آوار می‌شه! هر بار خانمم به هفتمه می‌افتم گوشه‌مریض‌خونه! رنگ‌نزنید لطفا...»

بیجه جوان ۲۲ ساله‌ای بود که از سال ۸۱ تا ۸۳ طی ۱۸ ماه ۱۷ کودک و ۳ بزرگسال را در

سوگ ابدی

منطقه‌ها یک‌دشت و قیام‌دشت به‌قتل‌رساند. این ظاهر ماجرا بود. همه می‌دانستند که قاتل اصلی بیجه‌ها، محرومیت و نابرابری حاکم بر این منطقه چسبیده به تهران است. پلیس امکانات و نیروی کافی نداشت و مقام قضایی آنقدر سرش شلوغ بود که نمی‌رسید به گم‌شدن چند بچه‌توجه‌ویژه‌ای کند. منطقه پر از ساختمان‌های نیمه‌ویران و متروک بود که بی‌توجهی مدیریت شهری باعث شده بود به‌ترین مکان برای کشتن و آزار بیجه‌ها و مخفی کردن اجسادشان بدل شود. فقر خانواده‌ها و محرومیت منطقه باعث می‌شد بیجه‌ها محیط‌های غیرمتعارف را برای تفریح انتخاب کنند- مثلاً برای شنا کردن به جای استخر به کانال آب بیرون شهر بروند- و به دام قاتل بیفتند. بیجه‌ها آموزش موثری برای مراقبت از خود ندیده بودند و با حيله‌های ساده‌ای قریب می‌خورند. هیچ رسانه‌ای در منطقه حضور موثر نداشت که مفقودیت‌ها را پیگیری کند یا به خانواده‌ها هشدار دهد. از آن سو، قاتل خود از کودکی آسیب‌های شدیدی دیده بود. بارها مورد تجاوز قرار گرفته و درمان نشده بود. تمام عمر در فقر و محرومیت زندگی کرده بود، نه فرصت تحصیل پیدا کرده بود و نه فرصت تفریح. از کودکی کار کرده و مورد آزار و خشونت‌های پدرش قرار گرفته بود. هیچ‌وقت یک مشاور، معلم یا روانشناس با او ارتباط برقرار نکرده بود تا اختلال‌های شخصیتی و

۱۵ سال بعد. اگر چنین عادت‌ی داشتیم، ذهن‌مان فراتر از این علامت‌خطرهای بارز وحاد، این کشته‌ها حاضر به صحبت‌شد، حرف‌های او هم نشانه‌داد که سیستم ناعادلانه آموزشی، نتایج آموزش واژگون شد و وانت‌ها و جامعه‌ستیز شدن کودکان محروم‌از تحصیل است. ۱۵ سال بعد، یک نیروی انسانی عظیم روی دست‌مان می‌گذار که اگر در بهترین حالت جامانده از تحصیل نباشد، جامانده از یادگیری است. خیل عظیمی که نه آموزش مناسبی دیده است، نه مهارتی آموخته، نه توان رقابت در بازار را دارد و نه می‌تواند به روی این بی‌عدالتی که بر وی رفته است چشم‌پوشود. ۱۵ سال دیگر، خیل آدم‌هایی روبه‌روی ما خواهند بود که تنها راه تغییر طبقه اجتماعی‌شان تحصیل و ورود به دانشگاه بوده است و باید با کسانی می‌جنگیده‌اند که در دوی صدم متر، صد و ده متر از آنها جلوترند. آن وقت دیگر نمی‌شود به تخیله‌های پرورده در مدارس ویژه افتخار کرد و برای پیشرفت چشم امید به آنها داشت وقتی یک سرمایه انسانی توسعه‌نیافته روی دست‌مان مانده است. ۱۵ سال بعد بازن باید به‌ها برابر هزینه‌ای را که به وفوت و بجان‌انگیزیم، بار نه‌برای توسعه، که برای مدیریت بحران صرف کنیم؟ آن هم اگر از پس این هزینه‌هنگفت بریابیم. حوالی خاتون آباد که می‌گشتم، هنوز امثال خرابه‌ها و کوچه‌های آجری‌زی متروکه‌ای که روزی پلیس یا کدشت معتقد بود قتل‌ها در آنها اتفاق می‌افتد و از شهرداری پاک‌دشت درخواست تخریب آنها را کرده بود یا برجا بودند. انگار که ما ۵۱ سال قبل‌مان را هم نمی‌بینیم، چه برسد به ۱۵ سال بعد.

آن ماجرا نبودند. هنوز خاطره کشته شدن بیجه‌ها با مادران‌شان زندگی می‌کرد. تنها برادر یکی از بیجه‌ها حاضر به صحبت‌شد. حرف‌های او هم نشانه‌داد که سایه جنایت ۱۵ سال پیش از روی زندگی‌شان رخت برنسته‌است. «ما ۱۸ ماه دنبال برادرمون می‌گشتم، پدرم حتی تا زابل و زاهدان هم دنبالش رفت به این تصور که شاید قاچاقچی‌ها در دیدنش. آخر هم مادرم دیوانه‌شد. می‌رسید که ما رو هم بکشند، برای همین نمی‌داشت‌م و دادم‌اش از خونه بریم بیرون. به همین خاطر ما هیچ‌کدوم مدرسه نرفتیم و تا ۲۲-۲۳ سالگی نه سواد داریم نه کاری بلدیم...»

سه‌شنبه ۱۴ آبان ۹۸، یک روز پس از روز دانش‌آموز، وانتی که سرویس مدرسه روستای دستگرد درگاز بشاگرد بود واژگون شد. یک دختر و یک پسر دانش آموز ۱۳ ساله بشاگردی فوت کردند و پنج نفر دیگر زخمی شدند. به گزارش ایرنا این وا‌نت ۱۵ دانش‌آموز را از سه‌روستا به مدرسه می‌برده است. در این ماجرا دو کودک نمرده‌اند؛ دو کودک کشته شده‌اند و قاتل آنها هم، مثل کودکان یک‌دکشتی، نابرابری است. با هزینه کردن حداکثر یک چهارم پول دیه یک‌ای از آنها- معادل شهریه ۳-۴ نفر از دانش‌آموزان مدارس خصوصی تهران- و به کار گرفتن یک خودروی مناسب می‌شد مانع این اتفاق شد؛ اما کسی چنین هزینه‌ای نمی‌کند. دادن دیه تصادفی‌ها و سوخته‌ها راحت‌تر از مناسب‌سازی سرویس و سیستم گرمایش مدرسه‌هاست. شاید به این خاطر که ما هیچ‌وقت مادر یک کودک کشته‌شده را بعد از ۱۸ سال ندیده‌ایم. ما عادت نداریم به دیدن