

درصد هستند نیز کمتر از ۳۰ سال دارند. همچنین حدود ۷۰۰ هزار تا ۸۰۰ هزار نفر نیز در هر سال، دچار مصدومیت ناشی از حوادث ترافیکی می شوند و شدت مصدومیت‌ها زیاد است. به گفته او، نقش ایمنی جاده‌ها و خودروها در بروز حوادث ترافیکی غیرقابل کتمان است و حدود ۴۷ تا ۴۸ درصد در بروز حوادث ترافیکی و تصادفات نقش دارند، اما خطاهای انسانی حدود ۵۲ تا ۵۳ درصد در بروز حوادث ترافیکی نقش دارند.

سلسله زنجیر مسئولیت‌های گم‌شده

ایمنی گرچه به بیش از ۱۰ سازمان و نهاد برمی گردد اما متولی واحدی به‌نام کمیسیون ایمنی راه‌های کشور دارد. مهرداد تقی‌زاده، کارشناس و معاون سابق وزیر راه و شهرسازی در امور حمل‌ونقل در پاسخ به سوال «هم‌میهن» درباره راهکار بهبود وضعیت فعلی می‌گوید: «کمیسیون ایمنی راه‌ها باید به‌طور مستمر و موثر جلسات خود را تشکیل دهد و وضعیت را پایش کند. کمیسیون‌های ایمنی راه‌های استان‌ها هم باید به‌طور منظم جلسات خود را تشکیل دهند و شرایط را تحلیل کنند. ازسوی دیگر، کمیسیون ایمنی راه‌ها باید نسبت‌به‌پایش وضعیت ایمنی استان‌ها اقدام کندوا کمیسیون‌های ایمنی استان‌ها عامل وجودمشکلات را جویا شود.»

به گفته او، دوربین‌های کنترل سرعت هم باید به تعداد کافی و با شیوه درست یعنی PBC نصب شود تا از سلامت آنها اطمینان داشته باشند: «تعداد زیادی از دوربین‌های کنترل سرعت در معابر برون‌شهری و بین‌راهی خراب هستند و مردم این‌را می‌دانند و با سرعت بالایی از آنجا رد می‌شوند. این روشی است که کیفیت دوربین‌ها را تضمین می‌کند.» او می‌گوید که در دهه ۸۰ آنها این روش را برای اولین‌بار در شهرداری تهران انجام دادندو در آن زمان تمام دوربین‌های شهر تهران سالم بودند: «از سال ۸۵ به‌بعد به‌همین‌شکل ادامه پیدا کرد و پس از آنکه شهردار عوض شد هم تا سال‌ها، با همین روش پیش رفتند و دوربین‌ها سالم بودند. از سال ۱۴۰۱، روش تغییر کرده و میزان خرابی به‌حدی بالا رفت که تا امسال بیش از ۸۰ درصد دوربین‌ها در سطح شهر تهران خراب هستند. زمانی که روش درست نباشد، نصب دوربین فایده‌ای ندارد. درباره آسفالت هم مسئله به‌همین‌شکل است. آسفالت معابر هم باید به روش PBC اصلاح شود.»

تقی‌زاده حضور مستمر پلیس و اعمال قانون را هم مهم می‌داند: «نقشه راه ایمنی کشور باید تهیه شود، به تصویب برسد و درنهایت به اجرا دربیاید. باید ستادی ارتقای ایمنی تشکیل شود و نقشه راه ایمنی راه‌های کشور را به اجرا دربیاورد که تاکنون این کار انجام نشده است.» او معتقد است، با اینکه این موارد بدیهی به‌نظر می‌رسند اما همین‌ها هم انجام نمی‌شوند: «زمانی که یک تصادف مرگبار اتفاق می‌افتد مقامات کشوری، معاون اول رئیس‌جمهور و خود ریاست‌جمهوری هم از استاندارد پاسخ می‌خواهند. این به آن‌معنی است که متولی ایمنی راه‌های کشور که کمیسیون ایمنی راه‌هاست به‌عنوان نهاد پاسخگو در نظر گرفته نمی‌شود.» تقی‌زاده می‌گوید، سلسله زنجیر مسئولیت‌ها نباید گم‌شود: «دررتبه‌ه این‌نوع نگاه است که متولی هم کارش را راهی کند و خوشحال می‌شود که کسی سراغ او نمی‌رود. گویی وزارت راه و کمیسیون ایمنی راه‌ها وجود ندارد.»

کمیسیون‌های ایمنی راه‌های استانی هم زیرنظر کمیسیون اصلی در وزارت راه فعالیت می‌کنند: «من مدتی دبیر کمیسیون ایمنی راه‌های کشور بودم و وزیر راه، رئیس آن بود. ما وضعیت تمام راه‌ها در استان‌های مختلف را پایش می‌کردیم که وضعیت را بسنجیم. اگر تعداد سوانح و کشته‌ها رو به افزایش بود، به آنها اطلاع می‌دادیم. اگر اتفاقی نمی‌افتاد و همچنان رو به افزایش بود، آنها را احضار می‌کردیم. استاندار و معاون عمرانی استاندار و کمیسیون ایمنی راه‌های استان، در کمیسیون ایمنی راه‌ها در وزارت راه حاضر می‌شدند و در آنجا باید جوابگو می‌بودند. آنها چون می‌دانستند قرار است به کمیسیون ایمنی راه‌ها بیایند، باهم جلسه می‌گذاشتند، راه‌حل‌های مختلف را بررسی می‌کردند و برنامه‌ها و اقدامات‌شان را به ما اطلاع می‌دادند.»

او می‌گوید، ریاست‌جمهوری ابزاری برای بررسی درستی یا نادرستی اطلاعاتی که به او می‌دهند را ندارد: «آنها برای این کار ابزاری ندارند و متخصصان این حوزه در وزارت راه هستند. به‌همین‌دلیل هم کانال اصلی را نباید گم کرد. همه باید بدانیم متولی خاصی برای ایمنی کشور وجود دارد و او باید پاسخگو باشد. این مسئله بدیهی در حال حاضر رعایت نمی‌شود.» به گفته تقی‌زاده در حال حاضر کمیسیون ایمنی راه‌ها جلسات مستمری ندارد: «پیش‌تر که من در کمیسیون ایمنی بودم، ما جلسات منظم ماهانه داشتیم و اگر یک سانحه اتفاق می‌افتاد ما جلسه فوق‌العاده تشکیل می‌دادیم و خبرنگاران پشت در جلسه منتظر می‌ایستادند و ما پس از پایان جلسه موظف بودیم که اطلاع‌رسانی کنیم. در حال حاضر گاهی ماه‌ها جلسات این کمیسیون انجام نمی‌شود و این بی‌نظمی به‌همین‌شکل به کمیسیون‌های استان‌ها هم تسری پیدا کرده است.»

ایمنی، رفاه و آسایشی که نیست

تنها عامل موثر در تصادفات، جاده نیست. هرمز ذاکری، کارشناس ایمنی حمل‌ونقل درباره عوامل موثر در تصادفات به «هم‌میهن» می‌گوید: «زیرساخت‌های مختلفی در این زمینه نقش دارند مانند ایمنی جاده، ناوگان و عوامل انسانی که متاثر از شرایط اجتماعی و اقتصادی است.» زمانی که شاخص‌های مختلف جامعه را کنار هم می‌گذاریم، یکی از آنها ایمنی یا تصادفات رانندگی است: «ما برای بهبود زیرساخت‌ها، با کمبودهای شدید اعتباری روبه‌رو هستیم. اگر نگاهی به‌وسایل نقلیه بیاندازد، انواع سواری، موتورسیکلت و وسایل نقلیه سنگین، فرسودگی شدید دارند. موتورسیکلت‌های ما در داخل شهر و بخشی هم بیرون



هرمز ذاکری کارشناس ایمنی حمل‌ونقل:

زیربنای سرویس‌های دانشجویی نادرست است و به‌همین دلیل حوادثی را داشت.

سرویس درون‌شهری برای سرویس

برون‌شهری استفاده می‌شود. ماشین‌ی را که نباید سرعت بالا برود، در جاده باشد و مجوز ندارد استفاده می‌کنند و دلیل آن هم زیرساختی است

سال وقوع حادثه	دانشگاه و علت حادثه	تعداد جانباختگان
آذرماه ۱۳۹۴	تصادف سرویس دانشجویان دانشگاه آزاد واحد نجف‌آباد	دو کشته
دی‌ماه ۱۳۹۷	واژگونی اتوبوس دانشجویان واحد علوم تحقیقات دانشگاه آزاد	۹ دانشجو و یک راننده اتوبوس
فروردین‌ماه ۱۳۹۷	تصادف مینی‌بوس دانشجویان رشته زمین‌شناسی دانشگاه دامغان	دو کشته
اسفندماه ۱۳۹۷	تصادف اتوبوس حامل دانشجویان دانشگاه علوم پزشکی کرمان	بدون کشته
فروردین‌ماه ۱۳۹۸	تصادف مینی‌بوس دانشجویان دانشگاه کردستان	بدون کشته
فروردین‌ماه ۱۳۹۸	تصادف خودروی پژوی دو دانشجوی علوم پزشکی لرستان	دو کشته
مردادماه ۱۳۹۸	حریق اتوبوس حامل دانشجویان دختر شیرازی	بدون کشته
مهرماه ۱۳۹۸	تصادف اتوبوس حامل دانشجویان دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی در خاک عراق	شش کشته
آبان‌ماه ۱۳۹۸	تصادف اتوبوس حامل دانشجویان دختر دانشگاه یاسوج	بدون کشته
۲۸ خردادماه ۱۴۰۱	تصادف مینی‌بوس سرویس دانشکده مدیریت و حسابداری جوارنورد	بدون کشته
آذرماه ۱۴۰۱	تصادف اتوبوس دانشجویان دانشگاه آزاد اسلامی خمینی‌شهر	فوت راننده اتوبوس
خردادماه ۱۴۰۱	تصادف خودروی حامل دانشجویان دوره کارورزی پزشکی دانشگاه علوم پزشکی بوشهر	پنج کشته
شهریورماه ۱۴۰۳	تصادف اتوبوس دانشجویان دختر گیلانی زائر اربعین	بدون کشته
مهرماه ۱۴۰۴	تصادف دانشجویان دانشکده علوم پزشکی سمنان	دو کشته

شهر به ترافیک ما آسیب می‌زنند. بخش زیادی از آنها فرسوده‌اند.» به گفته او، بخش زیادی از رفتارها هم منطبق با قانون و ایمنی نیست و موتورسواران بسیاری از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند: «دولت باید برای رفع این موارد تلاش کند. اما از نگاه فنی، واقعیت این است که بهبودی در شاخص‌ها رخ نداده است؛ همان‌طور که اقتصاد ما آسیب دیده و رشد نداریم. ما به‌همان نسبت تورم نمی‌توانیم در زیرساخت‌ها و ناوگان بهبود داشته باشیم و تمام این عوامل مسائل اقتصاد اجتماعی است که رفتارها را هم تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.»

در تصاویر منتشرشده از تصادف اتوبوس دانشجویان علوم پزشکی سمنان، به‌نظر می‌رسد که از اتوبوس درون‌شهری برای حمل‌ونقل جاده‌ای استفاده شده است: «زیربنای سرویس‌های دانشجویی نادرست است و به‌همین دلیل باید انتظار چنین حوادثی را داشت. سرویس درون‌شهری برای سرویس برون‌شهری استفاده می‌شود. ماشین‌ی را که نباید سرعت بالا برود، در جاده باشد و مجوز ندارد استفاده می‌کنند و دلیل آن هم زیرساختی است. تصویری که من دیدم از تصادف اتوبوس دانشجویان، اگر درون‌شهری باشد، تردد آن در جاده غلط بوده است. حالا باید دید چرا یک تردد غلط در جاده اتفاق افتاده است و به‌همین دلیل هم باید انتظار این سانحه را داشت.» ذاکری با انتقاد از عملکرد مسئولان حوزه حمل‌ونقل می‌گوید: «من خیلی متاثر شدم که در این سانحه دو دانشجو کشته شدند که سن جوانی داشتند و نیروی کار جامعه بودند. ما روی جوانی و افزایش جمعیت کار می‌کنیم اما به‌راحتی نیروهای جوان‌مان را از دست می‌دهیم. نیروی جوانی که برای او هزینه شده و قرار است در چندسال آینده وارد بازار کار، آن هم در حوزه سلامت شود، به همین راحتی از دست می‌رود.»

او معتقد است که آنچه در حوزه حمل‌ونقل انجام شده، کافی نیست: «زمانی که کاری انجام نشده، اعتباری نیست و بهبودی رخ نداده، نباید انتظاری داشت.» ذاکری بر این باور است که این تصادف



شهرداری اهواز

آگهی مناقصه عمومی

نوبت دوم

شهرداری اهواز در نظر دارد پروژه مشروحه ذیل را از طریق مناقصه عمومی به شرکت های دارای رتبه ۵ اینبیه به مدت ۴ ماه واگذار کند.

ردیف	عنوان مناقصه	مبلغ برآورد/ریال	مبلغ تضمین ۵درصد شرکت در مناقصه
۱	موضوع: بهسازی پیاده روها و فضای سبز واحداث دیوار سنگی ساحل شرقی رودخانه کارون حد فاصل پل سیاه تاپل معلق در حوزه خدماتی منطقه یک شهرداری	۱۵۱/۶۴۱/۷۶۳/۲۳۵	۷/۵۸۳/۰۰۰/۰۰۰

- از پیمانکاران واجد شرایط دعوت به عمل می‌آید، جهت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۰۹/۰۷/۱۴۰۴ لغایت ۱۴/۰۷/۱۴۰۴ ساعت ۱۹ به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند.
- در شرایط یکسان اولویت با پیمانکاران بومی خواهد بود.
- آخرین مهلت قبول پیشنهاد‌های مناقصه‌گران از آخرین روز دریافت اسناد به مدت ۱۰ روز کاری در سامانه ستاد است. حداکثر مهلت بارگذاری اسناد در سامانه ستاد تا روز پنجشنبه مورخ ۲۴/۰۷/۱۴۰۴ ساعت (۱۹) می‌باشد. ضمناً آخرین مهلت تحویل پاکات فیزیکی تا قبل از پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۲۶/۰۷/۱۴۰۴ به اداره قرارداده‌ها ساختمان شماره ۳ شهرداری می‌باشد.
- لازم به ذکر است مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد قیمت می‌بایست از درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) www.setadiran.ir به آدرس مذکور صورت پذیرد و مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی مراحل ثبت‌نام را در سایت مذکور دریافت گواهی امضاء الکترونیکی (توکن) را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.
- پرداخت هزینه انتشار آگهی و وجوه قانونی سامانه ستاد به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
- پیشنهاد قیمت‌ها در صورتی قابل بررسی می‌باشند که اسناد فیزیکی قبلاً در سامانه ستاد بارگذاری و مورد تایید باشند.
- شهرداری در رد یک یا تمام پیشنهادها مختار می‌باشد.
- مبلغ ضمانتنامه شرکت در مناقصه پنج درصد مبلغ اولیه می‌باشد که می‌بایست به یکی از دو طریق ذیل ارائه شود.
- (الف)- فیش واریزی مبلغ فوق به حساب ۰۲۰۳۹۹۴۳۹۸۰۰۱ شهرداری اهواز نزد بانک ملی به نام شهرداری اهواز (ب)- به صورت ضمانتنامه بانکی به نام شهرداری اهواز و به مدت سه ماه از تاریخ افتتاح پیشنهادها
- تبصره: محل اعتبارات این مناقصه از بودجه جاری شهرداری (منابع داخلی) می‌باشد
- برندگان اول و دوم مناقصه هر گاه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.
- تاریخ برگزاری کمیسیون مناقصه روز یکشنبه مورخ ۲۷/۰۷/۱۴۰۴ ساعت ۱۰ صبح در محل ساختمان شماره ۳ شهرداری (اداره قرارداده‌ا) می‌باشد. نتیجه کمیسیون مطابق آئین‌نامه معاملات شهرداری تهران (کلانشهرها) اعلام خواهد شد.
- به استناد بند ۵ ماده ۱۱ آئین‌نامه معاملات شهرداری تهران (کلانشهرها)، میزان تضمین حسن انجام تعهدات قرارداد معادل ۵ درصد مبلغ قرارداده‌ها می‌باشد.
- شرکت در مناقصه و دادن پیشنهاد به منزله قبول شروط و تکالیف شهرداری موضوع ماده ۱۰ آئین‌نامه معاملات شهرداری تهران (کلانشهرها)
- به برنده مناقصه پیش پرداخت داده نخواهد شد.
- کلیه شرکت‌های محروم از اجرای کار، حق شرکت در این مناقصه را ندارند.
- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه مندرج شده است.

اداره کل ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری اهواز

خبرسازان



تصویب کاهش سن آموزش رسمی

سخنگوی کمیسیون آموزش مجلس از تصویب اجباری شدن پیش‌دبستانی از سن پنج‌سالگی خبر داد. احسان عظیمی‌راد در این باره گفت: «ساختار آموزشی کشور به‌تدریج از الگوی «۳-۳-۶» به «۳-۵-۱» تغییر خواهد کرد.» به گفته او، براساس مصوبه کمیسیون، سن لازم برای ورود به آموزش رسمی از شش‌سال به پنج‌سال کاهش می‌یابد و دوره پیش‌دبستانی در این سن به‌صورت اجباری برگزار خواهد شد. به این ترتیب، نظام آموزشی کشور که هم‌اکنون به‌شکل «۳-۳-۶» اجرا می‌شود، به‌تدریج به ساختار «۳-۵-۱» تغییر خواهد یافت و در عوض یک‌سال زودتر تحصیلات به اتمام می‌رسد. سخنگوی کمیسیون آموزش، تحقیقات و فناوری مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «طبق این تغییر، کودکان از پنج‌سالگی وارد دوره پیش‌دبستانی می‌شوند، سپس تحصیل رسمی خود را از پایه اول تا پنجم ابتدایی آغاز می‌کنند. همچنین ظرفیت قانونی برای ایجاد دوره «پیش یک» نیز پیش‌بینی شده است تا در صورت ضرورت، سازمان تعلیم و تربیت بتواند آن را اجرا کند. در واقع نظام آموزش و پرورش کشور بعد از تصویب قانون، به نظام «۳-۳-۵» تبدیل خواهد شد.»



خشونت ۳۰برابری مردان علیه زنان

معاون رئیس‌جمهور در امور زنان و خانواده اعلام کرد که خشونت مردان علیه زنان بیش از ۳۰ برابر خشونت زنان علیه مردان گزارش شده است. به گزارش ایلنا، زهرا بهروزآذر از اهمیت حمایت فوری و کارآمد از زنان خشونت‌دیده گفت و تاکید کرد: «فرآیندهای موجود در اورژانس اجتماعی، نیروی انتظامی و مراکز پزشکی قانونی نیازمند بهبود است تا قربانیان خشونت در کوتاه‌ترین زمان به مداخله بهنگام و خدمات پزشکی، روانی و قضایی دسترسی پیدا کنند.» به گفته او خشونت مردان علیه زنان بیش از ۳۰ برابر خشونت زنان علیه مردان گزارش شده است و مقابله با این پدیده، علاوه بر بازدارندگی و تشدید مجازات، نیازمند اصلاح ساختارها و روند‌های قضایی است. بهروزآذر با اشاره به پرونده قتل الهه حسین‌نژاد، اضافه کرد: «در مواردی که افکار عمومی جریحه‌دار می‌شود، روندهای قضایی باید شفاف‌تر و سریع‌تر طی شود تا عدالت معطل نماند.»



افزایش اختلالات روانی

مدیرکل دفتر سلامت روانی، اجتماعی و اعتیاد وزارت بهداشت گفته است که اختلال روان در تمام دنیا تحت‌تاثیر مؤلفه جنسیت قرار دارد؛ به‌طوری‌که میزان ابتلا به هر اختلال در زنان و مردان متفاوت است. محمدرضا شالیبافان درباره آخرین پیمایش سلامت روان در کشور گفت: «موسسه ملی تحقیقات سلامت به رهبری دکتر آفرین رحیم‌موقر، آخرین پیمایش سلامت روان را در سال ۱۴۰۱ انجام داد و نتایج این مطالعه در اواخر سال گذشته منتشر شد. میزان ابتلا به اختلالات روان، طی بازه زمانی ۱۱ ساله حد فاصل پیمایش‌های اول و دوم، به‌میزان ۱/۵ درصد افزایش یافته که از ضرورت توجه به سلامت روان حکایت می‌کند. نتایج مطالعه دکتر نوربالا تفتی و تیم ایشان که در سال ۹۹ انجام شده، بیانگر این است که میزان ابتلای ایرانیان به اختلالات روان، حدود ۲۹ درصد است.»