www.shahrvand-newspaper.ir

روزنامه شهروند

۲۰ صفحه | ۵۰۰ تومان

سه‌شنبه ۱۷ بهمن ۱۳۹۶ | ۱۹ جمادی‌الاولی ۱۴۳۹
6 Feb 2018 | سال پنجم | شماره ۱۳۳۹

رسانه فرهنگ خدمت داوطلبانه ایرانیان

حسن روحانی از نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی به عنوان گام بزرگ دولت در بهبود وضعیت محیط‌زیست خبر داد

خودروهای فرسوده از رده خارج می‌شوند

صفحه ۴

سه روایت از سنگین ترین و سردترین زمستان های معاصر ایران

کَران تا کَران برف

۲۱ بهمن ماه سال ۱۳۵۰، ۲۰۰ قریه در برف مدفون شد

کارشناس مدیریت بحران: «کشور در همه دوران ها بی برنامه بوده است»

صفحه ۷

عکس: بابک جوادزاده/ شهروند

همزمان با افتتاح چندین پروژه در ایام دهه فجر

دو پایگاه امدادهوایی هلال افتتاح شد

رئیس جمعیت هلال احمر: شمار بالگردهای هلال به ۲۷ عدد می رسد

محمدی نسب: ۱۰ استان پد و آشیانه بالگرد مستقل دارند

شهروند| روز گذشته در سفر رئیس جمعیت هلال احمر به خراسان شمالی و سفر دبیر کل هلال به استان کردستان دو پایگاه امداد هوایی هلال افتتاح شد. رئیس جمعیت هلال احمر در سفر به استان خراسان شمالی از ورود سه بالگرد امدادی جدید در آینده نزدیک به چرخه امدادرسانی هلال خبر داد و گفت: با احتساب این سه فروند بالگرد، شمار بالگردهای هلال به ۲۷ عدد می‌رسد. دکتر علی‌اصغر پیوندی روز گذشته به منظور بازدید از توانمندی‌های جمعیت هلال‌احمر خراسان شمالی به این استان سفر کرد. در این سفر با حضور پیوندی، پروژه عمرانی پایگاه پشتیبانی عملیات (آشیانه بالگرد، پد و باند)، ساختمان اداری، امدادی و آموزشی جمعیت هلال‌احمر شهرستان بجنورد، انبار یک‌هزار مترمربعی پایگاه‌پشتیبانی‌عملیات‌استان،بازگشایی‌معابر،آسفالت و جدول‌بندی پایگاه پشتیبانی عملیات و ساختمان پایگاه‌امدادونجات‌بین‌شهری‌سنخواست‌به‌بهره‌برداری رسید. ساختمان امدادی- اداری- آموزشی هلال‌احمر شهرستان بجنورد و پایگاه امدادونجات هوایی استان خراسان شمالی با حضور رئیس جمعیت هلال احمر در این استان به بهره‌برداری رسید. دکتر علی‌اصغر پیوندی به منظور بازدید از توانمندی‌های جمعیت هلال‌احمر خراسان شمالی و افتتاح و بهره‌برداری از پروژه‌های عمرانی هلال‌احمر به این استان سفر کرد. بنا بر این گزارش، ساختمان اداری، امدادی و آموزشی جمعیت هلال‌احمر شهرستان بجنورد، دیروز با حضور رئیس جمعیت‌هلال‌احمر...

صفحه ۶

جامعه

رئیس میراث فرهنگی ایذه پس از تخریب ۲۳ قطعه تاریخی از سوی نگهبان پایگاه پژوهشی «آیاپیر»:

نیرو نداشتیم، خودم نگهبان شدم

پس از تخریب، هیچ نماینده‌ای به ایذه سر نزده، هیچ واکنشی از طرف مسئولان استانی نشان داده نشده و هیچکس نیامد تا میزان تخریب را بررسی کند

صفحه ۱۶

حادثه

سور وصال پس از ۱۲ سال

گفت‌وگو با مادر و پسری که بعد از سال‌های طولانی همدیگر را پیدا کردند

صفحه ۱۵

اقتصاد

کشت گیاه کینوا برای جایگزینی برنج وارداتی در ایران

«شبه برنج» آمریکایی می‌آید

فائو پیشنهاد کشت «کینوا»ی مقاوم به کم آبی و شوری خاک در استان های نیمه کویری ایران را مطرح کرد

صفحه ۵

نجات

شرم زندگی

آزار و اذیت جنسی زنان سلاحی برای جنگ در آفریقاست

صفحه ۹

سرمقاله

کیفیت مدیریت بحران؛ نماد توسعه یافتگی

میان یک جامعه پیشرفته و توسعه‌یافته با یک جامعه توسعه‌نیافته چه تفاوت مهمی وجود دارد؟ هنگامی که دو تصویر از دو جامعه پیشرفته و عقب‌مانده را مقایسه کنیم، ظاهرا تفاوت‌ها آن‌قدر زیاد است که نیازی به طرح این پرسش نداریم. از ظاهر ساختمان‌ها و افراد شهر گرفته تا پوشش مردم و غذا و رفتار اعضای جامعه و نظم جامعه، در همه زمینه‌ها تفاوت وجود دارد و اصولا تشابهات را باید پیدا کرد؛ چرا که تفاوت‌ها فراگیر است. ولی این پرسش مهم برای یک ناظر وجود دارد که کدام تفاوت‌ها کلیدی‌تر و مهمتر هستند. برای پاسخ به این پرسش نمی‌توان فقط به ظواهر و آنچه که می‌بینیم، اکتفا کنیم. تصویربرداری یک‌بعدی مشکل ما را حل نمی‌کند. از این رو باید از لایه‌های ناپیدای این جوامع نیز تصویربرداری کرد تا آنها را با یکدیگر مقایسه کرد؛ به تعبیر دیگر باید جامعه را اسکن کرد تا دید در هر لایه آن چه عناصری وجود دارند؟ و مهمترین وجه تمایز میان دو نوع جامعه در چیست؟

به نظر می‌رسد که «عاملیت» داشتن جامعه توسعه‌یافته مهمترین تفاوت آن با «انفعالی» و قضا و قدری بودن جامعه توسعه‌نیافته است. عاملیت یعنی کنشگری در برابر همه چیز؛ اینکه سرنوشت خودمان را باید به دست خودمان رقم بزنیم. اینکه حوادث رخ می‌دهد، ولی موفقیت در برابر آن و پیروزی بر آن محصول اراده و کنشگری ما است. اینکه معتقد باشیم که «از ماست که بر ماست». بهترین جایی که این تفاوت خود را نشان می‌دهد، در مدیریت بحران است. بحران می‌تواند در سطوح جهانی یا ملی یا منطقه‌ای باشد؛ همچنین می‌تواند ناشی از حوادث طبیعی یا ساخته دست بشر باشد. می‌تواند ناگهانی مثل زلزله و سیل و انفجار و طوفان باشد، همچنان که می‌تواند مدت‌دار مثل قحطی، یا اپیدمی یا مهاجرت گسترده و جنگ باشد. مدیریت بحران یکی از عالی‌ترین نمودهای توسعه‌یافتگی در یک جامعه است؛ زیرا بحران‌ها عموما رخ می‌دهند و زمان وقوع آنها به‌ندرت پیش‌بینی شده است. در بحران‌ها اطلاعات بسیار اندک و دیر به دست می‌رسد. در بحران‌ها حجم نیروهای درگیر مدیریت به یک‌باره ده‌ها و صدها برابر شرایط معمول افزایش پیدا می‌کند و لذا هماهنگی و انسجام امور باید در سطح بالا باشد. در مدیریت بحران زمان نقش کلیدی دارد. چنان نیست که بتوان سر فرصت و با فراغ بال کاری را انجام داد. زمان طلایی در بحران به‌نسبت اندک است. در مدیریت بحران ریسک بالایی وجود دارد. به علاوه امکانات نسبت به نیازها بسیار نامتوازن و اندک است و از همه مهمتر اینکه امکانات محدود چگونه باید توزیع شود که بیشترین بهره‌وری را داشته باشد؟ گزارش روزنامه شهروند درباره برف و بحران‌های مهمی که در نیم‌قرن اخیر در ایران و در اثر بارش شدید برف ایجاد شده، نشان می‌دهد که علی‌رغم پشت سر گذاشتن نیم‌قرن، همچنان درگیر مشکلات اولیه مدیریت بحران هستیم. فراموش نکنیم که امروز برخلاف ۵۰ یا ۱۰۰ سال پیش قادر هستیم از روزها یا حتی هفته‌ها پیش از بارش برف آن را پیش‌بینی کنیم. هم‌اکنون نیز درباره بارش هفته آخر بهمن ماه اظهاراتی می‌شود که مدیریت بحران را می‌تواند با آمادگی لازم به پیشباز مقابله با آن ببرد؛ ولی تجربه برف هفته گذشته به ما نشان داد که همچنان اندر خم یک کوچه هستیم و اگر یک بحران گسترده‌تر رخ دهد، معلوم نیست که به این سادگی‌ها حتی از پس نیازهای اولیه خود در آن بحران برآییم. نمونه روشن ناموفق بودن در این بحرانِ اخیرِ برف، وضع فرودگاه بین‌المللی امام بود. فرودگاهی که دروازه ورودی به کشور است و هر کس که پای خود را به داخل کشور می‌گذارد، نخستین تجربه خود از کشور را در آن‌جا به دست می‌آورد و هنگام خروج نیز آخرین تجربه را کسب و با خود به سوغات! می‌برد، در جریان برف اخیر نمره مردودی به دست آورد. بدترین مسأله‌ای که در جریان این رویداد در خصوص فرودگاه‌ها شاهد بودیم، به تأخیر افتادن پروازها و شلوغی فرودگاه نبود؛ این اتفاقی است که هرازگاهی در همه فرودگاه‌های جهان رخ می‌دهد. بارش شدید برف یا یک اتفاق امنیتی می‌تواند سبب‌ساز چنین بحرانی شود و هر سال نیز مواردی از آن را شاهدیم. مسافران حرفه‌ای نیز با این مسأله آشنا هستند و به آن عادت دارند. بدترین مسأله عدم پاسخگویی مسئولان فرودگاهی و هواپیمایی است. درواقع در مدیریت بحران پاسخگویی بخش مهمی از مشکلات را حل می‌کند. در جریان اخیر پاسخگویی در حد صفر بود؛ به تعبیر دیگر کسی در مقام مدیریت بحران نبود که بخواهد پاسخ دهد. اینکه پروازها لغو شود امری ممکن است؛ ولی اینکه کسی به شما اطلاع ندهد که این پروازها لغو شده و به‌ناچار به فرودگاه بروید و هشت ساعت معطل شوید، پذیرفتنی نیست. اینکه در داخل هواپیما بنشینید و در پرواز تأخیر شود، امری شدنی است؛ ولی اینکه دو ساعت طول بکشد و هیچ توضیح رسمی داده نشود و حتی امکان استفاده از توالت نیز فراهم نشود و در پایان هم بدون هیچ توضیحی هواپیما به پرواز درآید، توجیه‌پذیر نیست. اینکه هوا آفتابی است و چهار روز از بارش برف گذشته و هنوز هم مشکلات پرواز وجود دارد و برف در سطح فرودگاه است، قابل قبول نیست؛ مدیریت در شرایط عادی کاری است عادی. جامعه توسعه‌یافته همیشه خود را برای مدیریت در شرایط بحرانی آماده کرده است؛ این تفاوت مهمی است.

یادداشت

نقش قوه‌قضائیه در فرهنگسازی (کاهش یا افزایش جرم)

عذرا فراهانی
روزنامه‌نگار و دانشجوی دکترای فرهنگ و ارتباطات

سخنگوی قوه‌قضائیه: آیا جلوگیری از تصادفات کار قوه‌قضائیه است؟

محسنی اژه‌ای، سخنگوی قوه‌قضائیه در خصوص بی‌اعتمادی مردم نسبت به قوه‌قضائیه و احساس فساد در جامعه، در نشست اتحادیه انجمن‌های اسلامی دانشجویان دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی کشور نکاتی را مطرح کردند که در این یادداشت تنها به دو نکته آن اشاره می‌شود.

یکم: محسنی اژه‌ای یکی از مشکلاتی را که باعث کاهش اعتماد مردم و طولانی‌شدن پرونده‌ها شده، بحث کارشناسی دانسته و گفته یک پرونده که در دستگاه قضا تشکیل می‌شود، در بخش‌های مختلف نیاز به کارشناسی دارد. فرض کنید در رابطه با جراحات در سال چند تصادف داریم؟ آیا جلوگیری از تصادفات کار قوه‌قضائیه است؟ اصلاح همه جاده‌ها کار قوه‌قضائیه است؟ فرهنگسازی برای مردم و رعایت قوانین و مقررات کار قوه‌قضائیه است؟ در سال چند تصادف می‌شود؟

دقیقا کار قوه‌قضائیه با اجرای صحیح قانون و برقراری عدالت نوعی فرهنگسازی است. طبق قانون ایجاد امنیت، ثبات و آرامش اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم از دیگر وظایف قوه‌قضائیه است که به مرور باعث ایجاد فرهنگ در زمینه‌های گوناگون می‌شود.

عملکرد قوه‌قضائیه در بخش رسیدگی به جرایم ناشی از تصادفات اتفاقا یکی از عوامل افزایش تصادفات بوده و متاسفانه قوه‌قضائیه با عملکرد ضعیف خود به راحتی فرهنگ «بزن و در رو» را جا انداخته است. این فرهنگ «بزن و در رو» ابتدا از تصادفات خسارتی ایجاد شده و به تصادفات جرحی و فوتی گسترش می‌یابد. لطفا سری به شوراهای حل اختلاف زده و نگاهی به پرونده‌های بی‌نتیجه تصادفات خسارتیِ ناشی از فرار راننده‌های متخلف بیندازید و مشاهده فرمایید افرادی که در تصادفات رانندگی با خسارت مالی و راننده مقصر و فراری روبه‌رو هستند، چه سرانجامی دارند. فارغ از بحث دریافت خسارت از بیمه، بسیاری از آنها هدفشان از پیگیری و گذر از هفت‌خوان تشکیل پرونده در شورای حل اختلاف و شهرک آزمایش و پیداکردن کارشناسِ تصادفات، فرهنگسازی و برخورد با متخلف است. بسیاری از آنها علیرغم ارایه گزارش پلیس ۱۱۰ به شورا و اعلام شماره خودروی راننده مقصر فراری و پرداخت هزینه هنگفت کارشناسی و پیداکردن آدرس راننده از طریق نامه‌نگاری‌های لازمه می‌خواهند با حمایت قانون، راننده مقصر و فراری مجازات شده و بیاموزد در صورت تکرار این حادثه نباید از صحنه متواری شد (پیگیری و اقدام این دست افراد خسارت‌دیده صرفا فرهنگسازی است؛ فرهنگِ پاسخگوبودن نسبت به وقوع جرم. کاری که وظیفه قوه‌قضائیه است). آنها از بیم این که ممکن است فرد گریخته از قانون، بار دیگر جان فرزندان آنها یا فرزندان دیگری را به خطر اندازد، هر کدام بیش از ۱۰ بار به شورا مراجعه می‌کنند و سرانجام به بهانه‌ای پرونده بدون نتیجه بسته شده و به بایگانی می‌رود. بدین ترتیب دقیقا به جای تأدیب فرد مقصر، فرد زیاندیده تأدیب شده و فرهنگ «بزن و در رویی» به گونه‌ای دیگر تقویت می‌شود. راننده متخلفی که خسارتی را به بار آورده وقتی از صحنه می‌گریزد و مطمئن است دست خسارت‌دیده برای یافتن او به جایی نمی‌رسد، بار دیگر به خود جسارت داده و مرتکب خلاف می‌شود که این‌بار ممکن است به جای آسیب به خودرو، جان فردی را به خطر اندازد ولی از آن‌جا که قبلا از مهلکه گریخته این بار هم از فرار و فوت فرد مصدوم اِبایی ندارد. پس دقیقا این‌جا قوه‌قضائیه نه تنها نقش پیشگیری از تصادفات و فرهنگسازی را در جهت کاهش جرم ندارد بلکه خود عاملی در جهت افزایش جرم و تصادفات رانندگی خواهد بود.

مثالی از یکی از پرونده‌های بی‌نتیجه؛ تصادفی خسارتی در شهرک غرب. ۱- راننده‌ها پیاده شدند و دقیقه‌ای بعد راننده متخلف به بهانه سردی هوا و رسیدن پلیس در خودرو نشسته و بعد فرار می‌کند. ۲- شماره خودرو یادداشت شده و به پلیس ۱۱۰ گزارش و پرونده در شورای حل اختلاف گیشا تشکیل می‌شود. ۳- پرداخت ۹۰ هزار تومان بابت تشکیل پرونده و هروله میان شعبه و اتاق کپی. ۴- پرداخت ۳۰۰ هزار تومان هزینه کارشناس. ۵- روز بعد مراجعه به کارشناس و تعیین خسارت. ۶- مراجعه به شهرک آزمایش و اخذ آدرس راننده فراری بر اساس شماره پلاک خودرو. ۷- ارایه آدرس راننده فراری به شورای حل اختلاف. ۸- ارایه نظر کارشناس به حل اختلاف. ۹- سرانجام شعبه اعلام می‌کند آدرس متواری مربوط به شهریار است. ۱۰- مراجعه به حل اختلاف شهریار و نظر آنها؛ محل تصادف در تهران است؛ گیشا هم می‌توانست رسیدگی کند. به آن‌جا برگردید. ۱۱- مراجعه به گیشا و نظر آنها؛ آدرس مقصر شهریار است. ۱۲- مراجعه به شهریار و موفقیت در ثبت پرونده و پرداخت ۹۰ هزار تومان دیگر و ارایه همه مدارک قبلا ارایه‌شده. ۱۳- هروله میان شورای حل اختلاف و دادگاه انقلاب شهریار برای کسب دستور قضائی. ۱۴- درخواست رسید هزینه کارشناسی از سوی حل اختلاف شهریار. ۱۵- مراجعه به حل اختلاف گیشا برای اخذ کپی برابر اصل شده رسیدِ هزینه کارشناسی. ۱۶- مراجعه به شهریار و ارایه رسید برای تعیین وقت رسیدگی. ۱۷- مراجعه در زمان مقرر و عدم شناسایی راننده متواری. ۱۸- چاپ آگهی در روزنامه. ۱۹- مراجعه به شهریار برای رسیدگی و باز عدم مراجعه راننده متخلف. ۲۰- تعیین خسارت از سوی دادگاه و خاتمه رسیدگی و اعلام تاریخ مراجعه بعدی. ۲۱- در مراجعه بعدی شعبه درخواست کروکی از خسارت‌دیده می‌کند. ۲۲- مراجعه به کلانتری شهرک غرب برای درخواست کروکی. ۲۳- کلانتری: نمی‌توانیم کروکی دهیم. ۲۴- نظر شعبه: اگر تا ۱۰ روز کروکی ارایه نشود، پرونده مختومه خواهد شد. به همین راحتی پس از ۶ ماه دویدن پرونده مختومه شده و خسارت‌دیده پس از صرف وقت و پرداخت هزینه‌های بی‌خود، بسیار دقیق و منظم تأدیب می‌شود و می‌فهمد فرهنگسازی به همین راحتی‌ها هم نیست.

از سویی دیگر راننده مقصر در گوشه‌ای دیگر از این شهر با خیال آسوده پایش را بر پدال گاز می‌فشارد.

دوم: سخنگوی قوه‌قضائیه: «نمی‌گوییم در قوه‌قضائیه هیچ قاضی و کارمند خلافکاری نیست، اما بخش زیادی از آنها مربوط به وکلاست که به پای قوه‌قضائیه تمام‌می‌شود.»

آقای اژه‌ای چرا آدرس غلط به مردم می‌دهید؟ چرا برای یک‌بار هم که شده، سعی نمی‌کنید مشکلی از قوه‌قضائیه را به دیگران منتسب نکنید؟ کافی است کمی واقع‌بینانه به اطرافتان نظر بیندازید و ببینید چگونه برخی قضات از طریق واسطه‌ها با دفاتر وکلا تماس گرفته و برای صدور رأی به نفع آنها درخواست‌های میلیاردی می‌دهند؟ این را کسی می‌گوید که بیش از دو دهه در دستگاه قضائی رفت و آمد داشته و دارد و اتفاقا قضات سالمی را هم می‌شناسد که وارد این زد و بندها نبوده و نمی‌شوند و ایضا وکلای خوشنام و سالمی را که با این پیشنهادها خون گریه می‌کنند و مقابل موکلانشان شرمسار می‌شوند.

آقای اژه‌ای حتی اگر صحت گفتار شما مورد تأیید باشد، چرا اجازه می‌دهید خلاف عده‌ای (وکیل یا هر شخص دیگری) به پای قوه‌قضائیه نوشته شود؟

اگر هر دستگاه یا نهادی بخواهد موفق عمل کند بدون شک باید برای فعالیت‌های فرهنگی اهمیت ویژه‌ای قایل باشد. ایستادگی بر موازین قانونی یکی از مولفه‌های فرهنگسازی قوه‌قضائیه است. اگر گفته‌هایتان صحت داشته باشد، شما در این راستا موظف هستید از این قضاتی که خلاف دیگران به پایشان نوشته می‌شود حمایت و فرهنگ بی‌اعتمادی حاکم بر جامعه نسبت به دستگاه قضا را بازسازی کنید و بدانید مدیریت فرهنگ عمومی رابطه‌ای اساسی با اجرای وظایف دستگاه قضا دارد.

قوه‌قضائیه برای عدم وقوع جرم موظف به فرهنگسازی است. به راستی چرا معاونت فرهنگی و پیشگیری از وقوع جرم در این قوه بنانهاده شده است؟ هدف از تشکیل ستاد ملی صبر زیر نظر رئیس قوه‌قضائیه چیست؟

شهرونگ

صفحه ۱۹

جامعه

«لوور» نبش خیابان سی تیر

نمایشگاه «موزه لوور در تهران» در موزه ملی ایران برپا می شود

صفحه ۱۶

سیاست

ضرورت گفت‌وگو میان جریان‌های سیاسی

راهی برای گذر از تنش

عبدالرضا هاشم‌زایی، عضو فراکسیون امید مجلس: عده زیادی را از قطار انقلاب پیاده کرده‌ایم

محسن کوهکن، نماینده اصولگرای مجلس: تا وحدت و همدلی نباشد از دل گفت‌وگوی ملی چیزی درنمی‌آید

مهرداد لاهوتی، نماینده مردم لنگرود: مانعی برای فضای گفت‌وگو نیست

صفحه ۲

جهان

شاهدی بر یک جنایت

روایت تکان‌دهنده سرباز سابق ارتش میانمار که سوختن روستایش را به چشم دید

صفحه ۳