گشت مجازی

در این ستون پیام‌ها، متن‌ها، عکس‌نوشت‌ها و خبرهای کوتاه منتشر شده در فضای مجازی را منتشر خواهیم کرد؛ بدون هیچ‌گونه توضیح و تفسیر. بازنشر این موارد هم به منزله تأیید یا رد محتوای هیچ کدام از آنها نیست.

حسین شمسیان در کانال تلگرامی خود نوشت: طبیعتاً اگر کس دیگری هم نسخه‌ای بپیچد که نشان دهد مسلمان نمی‌تواند دنیا را اداره کند، همین ضربه را زده است. رئیس‌جمهور می‌گوید ما چون مسلمانیم، پیمان خود(برجام) را نقض نمی‌کنیم، حکم اسلام وفای به عهد است. اما آیا اسلام تنها همین یک حکم را دارد؟! امثلاً آیا از مسلمان خواسته نشده زیرک باشد، سرش کلاه نرود، مکر دشمن را پیش‌بینی کند، به دشمن اعتماد نکند و... ؟ پافشاری یکطرفه و بدون رعایت سایر فرامین دینی، شبیه کار داعش نیست که دائم آیات جهاد را از حفظ می‌خواند و گردن می‌زند!؟ این آموزه کدام اسلام است که مدام به ما درس ذلت و تسلیم می‌دهد!؟

یکی از دوستان شهید لطفی با انتشار این تصاویر از فرزند شهید مهدی لطفی نیاسر از شهدای مدافع حرم اخیر در اینستا نوشت: رفیق عمر با برکتی داشتی، مصداق المومن بشره فی وجهه بودی و البته محکم و استوار قطعا خونت هم با برکته و ان‌شاءالله مقدمات برچیده شدن صهیونیست را رقم میزنه.

توییت سوگند کرامتی: یه جوری میگن پیام‌رسان داخلی امنیت نداره، انگار دست نهادهای امنیتی به پیام‌رسان‌های خارجی نمیرسه... پس این همه مجرم تلگرامی که دستگیر میشن چطوریه ؟!

محمد موحد در اینستاگرام نوشت: وزیر جنگ رژیم صهیونیستی گفته در صورتی که ایران بخواهد به حملات علیه سوریه پاسخ دهد، تل آویو نیز دولت دمشق را ساقط می‌کند. پ.ن: ابله! در صورتی که ما پاسخ دهیم آنوقت دیگر تو وجود خارجی نخواهی داشت که بخواهی غلطی بکنی یا نکنی.

محمود قائدی با انتشار این تصویر در توییتر نوشت: به کوری چشم دشمنان، نسل به نسل راه ثارالله ادامه دارد. امیر علی نازدانه شهید مدافع حرم اکبر زوار در برابر همرزمان پدر

زهرا در توییتر نوشت: تا الان مهم‌ترین دستاوردهای شورای شهر تهران اینا بوده: خرید تبلت و پرشیا برای خودشون، تغییر نام خیابان کارگر به مصدق، پذیرش استعفای شهردار تهران! اگه چیز قابل ذکر دیگه هم بوده بگید که بدونیم.

چنلی در توییتر نوشت: بانک مرکزی بیانیه داده هرکی بیشتر از ۱۰ هزار یورو یا معادلش ارز داشته باشه مجرمه. عزیزم مجرم حسین فریدونه که تو بحبوحه اقتصادی سال ۹۰ صرافی زد. آقای روحانی شما که می‌گفتید تو زندگی مردم سرک نکشید، چی شده حالا واسه جیب مردم تعیین تکلیف می‌کنید؟!

گزارش یک

زهرا چیذری

خروج اقتصادی از پیام‌رسان انحصاری

فیروزآبادی: با فعالیت‌های اخیر تلگرام که غیرقانونی و مخل اقتصاد ملی است چاره‌ای جز خروج از این پیام‌رسان نداریم

«برای مدیریت اقتصاد کشور باید از شبکه‌ای که به دنبال تحول جدید در حوزه پولی است و قصد جایگزینی آن را با شبکه مالی ملی کشور دارد، خارج شویم.» این را سید ابوالحسن فیروزآبادی، دبیر شورای عالی فضای مجازی می‌گوید. از بین پیام‌رسان‌های خارجی فعال در کشور، تنها یک پیام‌رسان است که اصرار دارد به حوزه پولی و مالی وارد شود و نکته قابل تأمل اینجاست هیچ یک از شبکه‌های اجتماعی بزرگ دنیا نظیر فیسبوک یا توییتر به رغم فراگیری بالایی که در سطوح جهانی دارند، وارد حوزه پولی و مالی نشده‌اند و این مسئله برای ما که در حال حاضر هم با چالش کاهش ارزش ریال مواجهیم می‌تواند هشداردهنده باشد. به خصوص اینکه رئیس بانک مرکزی بخشی از التهابات ارزی اخیر را به فضای مجازی و تلگرام نسبت داد.

هر روز اخبار تازه‌ای درباره نقض حریم خصوصی در شبکه‌های اجتماعی و پیام‌رسان‌ها منتشر می‌شود. رسوایی فروش اطلاعات کاربران حالا دامن بسیاری از مشهورترین شبکه‌ها را هم فراگرفته است. همین چند روز پیش شریل سندربرگ از مدیران ارشد شرکت فیسبوک در واکنش به اعتراضات اخیر در رسوایی این شرکت در فروش اطلاعات کاربرانش به شرکت‌ها گفت: «عدم دسترسی شرکت‌های ثالث به داده‌های خصوصی کاربران با پرداخت پول ممکن است». این اظهارات اثبات کرد این شرکت چندان برای حفظ امنیت و حریم شخصی کاربران خود تلاش نمی‌کند و داده‌های خصوصی دهها میلیون نفر از کاربرانش در دسترس شرکت‌های ثالث قرار گرفته و آنها از همین اطلاعات برای تحلیل رفتار رأی‌دهی میلیون‌ها امریکایی در جریان برگزاری انتخابات ریاست جمهوری گذشته امریکا سوءاستفاده کرده‌اند. با تمام اینها اما حتی فیسبوک هم وارد حوزه پولی و مالی نشده است و ورود به این حوزه لزوم استقلال مجازی را جدی‌تر از قبل مطرح می‌کند.

محمود عارفی | جماران

■ کوچ از سکوهای خارجی پیام‌رسان به سکوهای داخلی

دبیر شورای عالی فضای مجازی بازیگران اصلی فضای مجازی را امریکا، اروپا، روسیه، چین و کره می‌داند و می‌افزاید: در واقع روابط بین‌الملل به صورت ترکیب سه عامل جغرافیا، اقتصاد و سیاست شکل گرفته است. مرزهای جغرافیایی ما در فضای مجازی پلتفرم‌ها هستند و با توجه به تحولی که در اقتصاد دنیا با هوشمندسازی در پیش است ما کمی دچار عقب‌افتادگی هستیم.

فیروزآبادی یکی از این موارد را پیام‌رسان‌ها می‌داند و می‌افزاید: ما سند حمایت از پیام‌رسان‌های بومی را به تصویب شورا رساندیم. در این مصوبه تصمیم گرفته‌شده که از سکوهای خارجی پیام‌رسان به سکوهای داخلی کوچ کنیم البته به دلیل مشکلات اقتصادی کشور همچون نظام بانکی و نظام تأمین مالی کار بسیار سنگینی است، اما با وجود فشار روانی سنگینی که بر حکومت و دولت وارد خواهد کرد باید در این عصر به این استقلال و خودکفایی دست یابیم.

■ خروج اقتصادی

فیروزآبادی تأکید می‌کند: در دوره جدید با انبساط بزرگ در حوزه اقتصاد و شکل‌ها و مدل‌های جدید کسب و کار و نیروها و بازیگران جدید اقتصادی روبه‌رو هستیم، بنابراین باید در این حوزه مقررات‌گذاری و نظم‌دهی کنیم. اینکه چند کمپانی بزرگ که اکثراً هم امریکایی هستند برای دنیا تصمیم بگیرند و دولت‌ها و مردم را حذف کنند، مخالفیم و نمی‌توانیم شاهد این بی‌نظمی باشیم که رسانه‌ای شکل بگیرد و یک میلیون کانال در آن قرار گیرد که کوچک‌ترین مسئولیت‌پذیری که هویت مشخص است، نداشته باشد، بنابراین ما باید خیلی سریع از سکوی ناپایدار خارج شویم.

وی تأکید کرد: در یک سال اخیر از اینکه فعالیت‌های فین تکی در داخل روی شبکه پیام‌رسان خارجی همچون تلگرام شکل بگیرد و خدمات بانکی و دولتی به آن متصل شوند، ممانعت کردیم و برای مدیریت اقتصاد کشور باید از شبکه‌ای که به دنبال تحول جدید در حوزه پولی است و قصد جایگزینی آن را با شبکه مالی ملی کشور دارد، خارج شویم.

■ دغدغه حفظ حریم خصوصی

رئیس مرکز ملی فضای مجازی کشور معتقد است مردم اگر بدانند چه دستاوردهایی در این استقلال نهفته است حتماً همراهی خواهند کرد؛ بازیگران اصلی فضای مجازی مردم هستند و دوران بازیگری فقط نخبگان، گروه‌های مرجع و سیاستگذاران پایان یافته است.

وی در خصوص نگرانی مردم برای مسئله حریم خصوصی تأکید می‌کند: مقام معظم رهبری نیز در این خصوص تأکید داشتند و ما نیز پیش از این با قوه قضائیه تمهیداتی اتخاذ کردیم که براساس آن مسئولان کانال‌ها در رابطه با مطالبی که در فضای مجازی پخش می‌کنند، مسئولیت مستقیم ندارند و مسئولیت آنها از زمانی شروع می‌شود که به آنها از طریق قضایی و قانونی اعلام شود. همچنین قرار شد با همکاری کارگروه تعیین مصادیق مجرمانه در این خصوص تصمیماتی اتخاذ شود.

خبر

ورود سازمان بازرسی به حبس پول شهروندان برای طرح ترافیک

رئیس سازمان بازرسی کل کشور به حبس پول برای استفاده از طرح ترافیک جدید ورود می‌کند.

قاضی ناصر سراج در خصوص آخرین وضعیت رسیدگی به موضوع طرح ترافیک خبرنگاران از سوی سازمان بازرسی کل کشور اظهار کرد: بررسی‌های ما همچنان ادامه دارد و در مورد واریز مبلغ اعلام شده از سوی شهرداری به حساب شهروندی هم ورود کرده‌ایم. وی در پاسخ به این سؤال که آیا این اقدام قانونی است یا نه، گفت: الان نمی‌توانم بگویم قانونی است و بستگی به نظر کارشناسان ما دارد، اما اینکه مبلغی به یک حسابی وارد شود و هر زمان خواستند بتوانند از آن برداشت کنند، نیازمند بررسی بود. هشتم اسفندماه سال ۹۶ بود که رئیس سازمان بازرسی کل کشور در جمع خبرنگاران در خصوص «ورود سازمان بازرسی به موضوع طرح ترافیک خبرنگاران» گفت: سازمان بازرسی در این قضیه وارد شده و پرسنل ما در آنجا حضور دارند. وی در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه «چرا هنوز اقدامی صورت نگرفته است»، تصریح کرد: هنوز قیمت نهایی تصویب نشده است که ما بخواهیم ورود کنیم و فکر هم نمی‌کنم که این قیمتی که عنوان کرده‌اند به تصویب برسد. سراج افزود: یا آلودگی هوا داریم یا نداریم؛ اگر آلودگی داریم، خودرو با طرح یا بی‌طرح تفاوتی ندارد و با گرفتن پول آلودگی تمام نمی‌شود. وی با بیان اینکه من با صددرصد طرح ترافیک خبرنگاران به این صورت مخالفم، گفت: باید تصمیم عاقلانه گرفته شود، در صورت تصویب قیمت طرح ترافیک خبرنگاران، سازمان بازرسی ورود خواهد کرد.

محیط زیست

۱۸۰۰ جلیقه ضدگلوله ساخت ایران در میان محیط‌بانان توزیع شد

فرمانده یگان حفاظت محیط زیست با اعلام این خبر که هزار و ۸۰۰ جلیقه ضدگلوله در میان محیط‌بانان سراسر کشور توزیع شد، گفت: از امروز صبح هیچ محیط‌بانی بدون جلیقه ضدگلوله به گشت‌زنی در مناطق نمی‌رود.

سرهنگ جمشید محبت‌خانی با اشاره به اینکه طی دو روز گذشته با دعوت از مدیران استانی هزار و ۸۰۰ جلیقه ضدگلوله و ۳ هزار و ۴۰۰ جفت آرنج بند و زانوبند به استان‌ها تحویل داده شده است، اعلام کرد: از فردا صبح هیچ محیط‌بانی بدون جلیقه ضدگلوله به مأموریت نخواهد رفت. فرمانده یگان حفاظت محیط زیست ادامه داد: این جلیقه‌ها به محیط‌بانان شیفت به صورت چرخشی تحویل داده می‌شود.

وی در ادامه در پاسخ به این سؤال که آیا با توزیع جلیقه و تجهیزات نظامی محیط‌بانان حالت نظامی پیدا نمی‌کنند، گفت: بنا نبود که محیط‌بانان از نظامی‌گری خارج شوند؛ ما تا به حال ۱۲۰ شهید و ۱۵۰ جانباز داشته‌ایم و باید در راستای پاسداری از جان محیط‌بانان در مقابل شکارچیان اقدام می‌کردیم.

محبت‌خانی خاطر نشان کرد: در سال گذشته بالغ بر ۵هزار قبضه سلاح شکاری و جنگی از متخلفان کشف شده است. در این شرایط نمی‌توان محیط‌بان را بدون تجهیزات نظامی به مناطق فرستاد.

وی اظهار داشت: ما به دنبال دریافت کلاه ضدگلوله هم هستیم، چون باعث حفظ جان محیط‌بان در مقابل شکارچیان و متخلفان می‌شود که تا بن دندان مجهز هستند و حتی از سلاح جنگی استفاده می‌کنند.

به گفته محبت‌خانی جلیقه‌های ضدگلوله تحویل داده شده به محیط‌بانان بنا بر منویات مقام معظم رهبری از تولیدات داخلی کشور و توسط متخصصان ایرانی طراحی شده است.

وی در ادامه گفت: تجهیزات تولید شده در اسفندماه از سوی کارشناسان سازمان محیط زیست بررسی شده است و در تست‌های به عمل آمده متوجه شدیم این جلیقه‌ها از کیفیت بالایی برخوردارند و به همین دلیل اجازه تولید انبوه داده شد.

فرمانده یگان حفاظت محیط زیست افزود: وزن این جلیقه‌ها نسبت به جلیقه‌های دیگر نیروهای نظامی پایین‌تر است؛ چراکه شرایط فعالیت محیط‌بانان با دیگر نیروها متفاوت است.

محبت‌خانی با بیان اینکه در عرصه‌های فرهنگی و ایجابی هم به موازات حفاظت اقدام شده است، گفت: اگر روزی شرایط مناسب این باشد که محیط‌بان فاقد سلاح باشد و تنها با کار ایجابی بتواند در مقابل متخلفان قرار بگیرد، مطمئناً دیگر از سلاح استفاده نخواهیم کرد.

خبر کوتاه

■ یک کارشناس فضای مجازی بیان داشت: سخن مقام معظم رهبری در خصوص حفظ حریم کاربران در پیام‌رسان‌های داخلی یک فتوا است که نمی‌توان به آن نگاه سیاسی کرد. سخنان ایشان به‌عنوان مبنایی برای هوشیاری پیام‌رسان‌های داخلی و اطمینان مردم به آنها است.

■ رئیس کمیسیون حمل‌ونقل ترافیک شورای شهر گفت: خط ۷ مترو در خرداد افتتاح می‌شود؛ در حال حاضر کار کند است؛ چراکه در تأمین اعتبارات مشکل داریم.

■ فلوشیپ بیماری‌های کبد با اشاره به اینکه ۹۰ درصد افرادی که اضافه وزن دارند یا چاق هستند دچار کبد چرب می‌شوند، گفت: ۳۰ تا ۵۰ درصد ایرانیان مبتلا به کبد چرب هستند.

■ معاون وزیر بهداشت با بیان اینکه سلامت و امنیت در جامعه متأثر از مسائل فرهنگی است، گفت: همه در کشور احساس می‌کنند در این حوزه صاحب‌نظر هستند و در حوزه فرهنگ هر کسی به خودش حق دخالت می‌دهد.

■ نایب رئیس سابق کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران اظهار کرد: به نظر من شورا باید جلسات فشرده بگذارد و ظرف ۱۰ روز شهردار کارآمدی برای شهر تهران انتخاب کند، بدون شک اگر بیشتر از این زمان طول بکشد، این عدم انتخاب به موقع شهردار به کارهای خدماتی، عمرانی و اجتماعی آسیب می‌رساند.

■ معاون پشتیبانی سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی آموزشی از آماده‌سازی کتب جدیدالتألیف پایه دوازدهم خبر داد و گفت: برخی کتاب‌های پایه یازدهم اصلاح شده است.

جوابیه

پاسخ مستند «جوان» به جوابیه شرکت مترو

چند حادثه دیگر باید اتفاق بیفتد تا مترو رویه غیرکارشناسی خود را اصلاح کند؟!

پس از انتشار گزارشی با عنوان «مترو با حذف راهبر کمکی روی ریل خطا می‌رود» در تاریخ ۲۱ اسفند ۱۳۹۶، روابط عمومی مترو جوابیه‌ای را ارسال کرده که متن آن و پاسخ «جوان» در ادامه آمده است.

جوابیه شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه بدین شرح است:

متروی تهران و حومه به‌عنوان یک سامانه حمل‌ونقل انبوه‌بر که مسئولیت امنیت و ایمنی میلیون‌ها مسافر را بر عهده دارد، تحت پایش و کنترل استانداردهای جهانی و قوانین بین‌المللی است که برپایه تجربیات به دست آمده در تمام قطارهای شهری جهان در بیش از یک قرن فعالیت تدوین شده است.

تمامی شرکت‌های بهره‌برداری جهان سالانه موظف به ارائه عملکردهای خود طبق شاخص‌های بین‌المللی هستند و تجربیات آنها در ارائه خدمات بهتر در کنفرانس‌های بین‌المللی به اشتراک گذاشته می‌شود، لذا شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه نیز از این امر مستثنی نبوده و همیشه در دسته برترین‌های این نوع از حمل‌ونقل در سطح خاورمیانه می‌باشد. بنابراین با لحاظ این شرایط باید اذعان داشت که اجرای هر طرح یا روشی جهت بهره‌برداری بهینه‌تر با دامنه گسترده مطالعاتی انجام می‌شود و برخلاف آنچه در آن جریده گفته شده هیچگاه تغییرات، تنها براساس نظر و تصمیم مدیران ارشد ایجاد نمی‌شود.

در خصوص القای این موضوع در آن روزنامه محترم که بخشی از ایمنی سخت‌افزاری قطارها وابسته به حضور نیروی انسانی است نیز باید گفت که صنعت مترو از صنایع به‌روز و پیشرو در حوزه اجرای قوانین سخت‌گیرانه و بین‌المللی در تمام حوزه‌ها از جمله ایمنی است و در این صنعت تا زمان اخذ گواهینامه‌های رسمی، هیچ قطاری اجازه بهره‌برداری نخواهد داشت؛ هرچند که رعایت قوانین و اصول توسط نیروی انسانی می‌تواند ضامن عملکرد صحیح سخت‌افزارها باشد.

در ادامه پاسخ برخی از شائبه‌های مطرح شده در متن مقاله آن روزنامه محترم را جهت تنویر افکار عمومی ارائه می‌نماییم:

الف- موضوع این مطلب مبنی بر حذف راهبر کمکی در روش‌های جاری فعلی صحت نداشته و پرداختن به آن در حال حاضر هیچ موضوعیتی ندارد.

ب- عکس چاپ شده در ارتباط با این مطلب که در آن بخش انتهای یک قطار دچار آتش‌سوزی شده است، مربوط به مانور اعلام و اطفای حریق در متروی مشهد در سال ۱۳۹۳ بوده که حادثه واقعی نبوده و ارتباطی با متروی تهران و حومه ندارد. ضمن آنکه اینگونه مانورها در حوزه پدافند غیرعامل انجام می‌شود و آتش ناشی از عوامل خارجی است.

ج- طرح استقرار راهبر کمکی در کابین اصلی (master) به منظور افزایش ضریب ایمنی حرکت قطارها و کاهش احتمال بروز وقایع ترافیکی براساس بررسی‌های کارشناسی و آماری با استفاده از پتانسیل حضور، دانش و تجربه راهبر کمکی است.

د- در خصوص موضوع گیر کردن احتمالی مسافران بین درهای واگن‌ها، اعلام این نکته ضروری است که در صورت وقوع چنین حالتی امکان حرکت از قطار به وسیله سیستم‌های حفاظتی خودکار گرفته می‌شود. در صورت گیر کردن جسم بسیار باریک در حد سانتیمتر که به دلیل عدم رعایت اصول ایمنی در این سامانه یا رفتارهای ناهنجار برخی از مسافران به وقوع می‌پیوندد، راهبر کمکی قطار موظف است در هر ایستگاه از کابین خارج و درها را به اتفاق کارکنان خدمات مسافری کنترل کنند و کارکنان خدمات مسافری در صورت مشاهده موارد غیرعادی امکان متوقف کردن قطارها از طریق دکمه‌های توقف اضطراری (ESB) را خواهند داشت.

ه- در خصوص موارد فنی مطرح شده و خطاهای احتمالی در کابین کمکی یا لکوموتیو SLAVE به ویژه موضوع باتری، باید به این نکته توجه داشت که سطح تکنولوژی لکوموتیوها به گونه‌ای‌ست که کلیدهای حفاظتی خاص عمل کرده و کلاً لکوموتیو مربوطه را خاموش می‌کند. این در حالی است که حرکت قطارها با یک لکوموتیو تا پایان مسیر حرکتی خود فراهم بوده و نیازی به اعمال تغییرات سخت‌افزاری نیست.

و- در صورت وقوع هرگونه اتفاق خاص و غیرعادی در واگن‌ها مانند وقوع حریق، ضمن کنترل دیداری توسط دوربین‌های موجود در سالن‌های مسافری، امکان اطلاع‌رسانی توسط مسافران به راهبران از تمامی واگن‌ها به لکوموتیو اصلی وجود دارد.

ز- ساعات کاری راهبران مطابق با قوانین موضوعه کار جمهوری اسلامی ایران بوده، لکن به واسطه حساسیت کاری و صیانت از نیروی انسانی، شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه مطابق با مطالعات طب صنعتی و اخذ مشاوره از دانشگاه‌های معتبر کشور و پایش و سنجش دوره‌ای سلامت راهبران با اجرای دستورالعمل‌های داخلی نسبت به ایجاد تسهیل در نحوه حضور و کار راهبران و اعمال ضرایب مثبت در زمان مفید کاری ایشان کرده و از این طریق تلاش دارد تا با ارتقای شرایط کاری و پرداخت مزایای فراتر از قوانین موضوعه، تلاش‌های این عزیزان را پاس بدارد.

ح- شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه به منظور اجرای طرح‌های مختلف در راستای دستیابی به اهداف خرد و کلان هیچگاه دست به تهدید یا تطمیع کارکنان خود نزده؛ چراکه تمامی تصمیمات و اقدامات منطبق با قوانین جاری، روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌های سازمانی و همچنین اسناد بالادستی می‌باشد خاصه اینکه تصمیمات، اقدامات و عملکرد این شرکت دائماً از سوی نهادهای نظارتی و بالادستی مورد پایش قرار می‌گیرند و ذاتاً امکان تحقق اقدامات غیرقانونی و صرف بدون سند و تصویب منابع وجود ندارد.

■■■

«جوان»: در ابتدا باید نوشت که در جوابیه روابط عمومی شرکت مترو، نیروی انسانی تنها به‌عنوان ضامن عملکرد سخت‌افزارها توصیف شده است که لازم است در این رابطه گفته شود مطابق با سند بالادستی تألیف شده در شهریور ۹۶ تحت‌عنوان «مقررات جامع بهره‌برداری» که به تأیید بیش از ۲۰ نفر از مدیران ارشد شرکت و کارشناسان رسیده است، حضور دو راهبر گواهینامه‌دار و واجد شرایط در هر کابین به صراحت مورد تأکید قرار گرفته و خالی بودن کابین SLAVE مطرح نیست. مشخص نیست با کدام معیار و ملاک قانونی یا منطقی از حذف راهبر کابین SLAVE یا جابه‌جایی این نیروی انسانی به کابین MASTER یا حذف راهبر REAR در قطارهای داخل شهری صحبت به میان آمده است؟!

از آنجا که گزارش منتشره «جوان» مستند و فنی بوده، در ادامه نیز به ترتیب به تمام موارد مطرح شده در جوابیه مترو پاسخ داده می‌شود:

الف) برخلاف اساسنامه شرکت مترو که هرگونه اقدام و دستور مبنی بر کاهش راهبر هر قطار و حتی جابه‌جایی آنها در کابین را امری خارج از اختیارات مدیریت داخلی مترو می‌داند، در آخرین ویرایش روش‌های اجرایی قطارهای داخل شهری در مورخه ۹۶/۱۱/۰۶، حذف راهبر REAR به صراحت قید شده و حرکت قطار با یک راهبر امری عادی و قانونی به حساب آمده است. (بند ۸-۴-۱ و بند ۸-۴-۲). مضاف بر اینکه حذف راهبر از مترو اختصاصی به خط حومه نداشته و از سال گذشته در خطوط داخل شهری نیز اجرا شده که مستندات آن در اختیار روزنامه قرار دارد. معلوم نیست چرا شرکت مترو به صراحت این مطلب مستند و به وقوع پیوسته را برخلاف واقع تکذیب می‌کند؟!

ب) یکی از اصول ابتدایی گزارش خبری این است که در انتخاب عکس به موضوع مطلب توجه می‌کند. موضوع مطلب منتشره «جوان» هم تذکر نسبت به مخاطرات احتمالی و جدی و بازی با جان مردم در اثر حذف راهبر از مترو است و عکس انتخاب شده هم مرتبط با همین موضوع (حادثه در مترو) است. در هیچ کجای گزارش ادعا نشده که عکس مربوط به متروی تهران است.

ج) پایش و بررسی حضور دو نفر در کابین MASTER توسط چه کسانی صورت گرفته و چه مدتی برای پایش طرح، زمان صرف شده است و اکنون نتایج آن کجاست؟! طبق بررسی‌های مستند و میدانی «جوان» نه‌تنها این موضوع از صحت برخوردار نیست، بلکه راهبران مترو هم مخالفت خود را با این قضیه ابراز کرده‌اند. ضمن اینکه بند «ج» جوابیه مترو با بند «الف» آن در تناقض است؛ پذیرش بند «الف» جوابیه مترو به معنای نقض بند «ج» همان جوابیه است و بالعکس.

د) با توجه به ضعف سیستم کنترل و ایمنی در قطارهای خط پنج و عدم نظارت ATP بر آنها چندین‌بار پیش آمده قسمتی از بدن مسافر در میان در گیر کرده و سیستم امنیتی قطار متوجه آن نشده است. مورد اخیر آن به شماره سند ۶۷۵...۶ (شماره کامل و سند در دفتر روزنامه محفوظ است) در اسفند ۹۶ اتفاق افتاد و در این قضیه ناگوار با توجه به تغییرات شخصی و ابلاغ شده راجع به نحوه راهبری مترو متصدی خدمات مسافری هم متوجه حادثه نشد یا مثال بعدی کشیده شدن مسافر در خط دو در ماه‌های پایانی سال ۹۶ بود که مأمور سکو از دکمه ESB استفاده نکرد و منجر به آسیب مسافر شد. باز و بسته شدن درب قطار در حال حرکت که فیلم آن در شبکه‌های اجتماعی نیز دست به دست شد و مثال‌های اینچنینی فراوان است که البته از سیستم گزارش‌های شرکت مترو هم قابل استخراج است. همه این مخاطرات به دلیل تغییراتی است که گزارش «جوان» هشدار آن را داده بود؛ هشداری که هدف آن حفاظت از جان شهروندان و مسافران مترو است.

ه) طی نامه‌ای در اتوماسیون اداری بیش از ۲۰ مورد نقص ایمنی و اشکالات عدم حضور راهبر در کابین SLAVE به مدیر خط ارسال شده است و لیکن طبق پیگیری‌های «جوان» و مستندات موجود یک جواب منطقی و مستدل داده نشده است؛ یکی از آنها افت ولتاژ باتری است. سؤال کارشناسی این است، آیا در کابین MASTER سیستم کنترل شارژ لکوموتیو SLAVE وجود دارد؟! ندارد! هر چند که بنا بر ادعای مطرح شده با افت ولتاژ باتری، قطار متوقف می‌شود، اما این قطار واقعاً کی و کجا متوقف می‌شود؟! در میان تونل تاریک و بی‌دفاع مترو متوقف می‌شود! نکته ظریف و قابل اعتنا این است که راهبر جهت رفع این اشکال چگونه، از کجا و با چه تجهیزی مسیر ناهموار و احیاناً تاریک و شرایط نامساعد جوی یا واگن‌های انبوه از مسافر و ناراضی، مسیر SLAVE را طی کند و به کابین معیوب انتها برسد؟!

با توجه به تجارب قبلی وقوع این اتفاق و زمینگیر شدن قطار مثلاً در خروجی وردآورد، مسافران به دلیل نارضایتی و زمان بر بودن پروسه تک لکوموتیو کردن با کشیدن دستگیره خروج اضطراری از قطار پیاده شده و در حریم ریل قرار گرفتند و تهدید جدی برای سلامتی آنها به وجود آمد و همچنین منجر به اختلال بسیار و کاهش سیر ایمن قطارهای دیگر شد. در ضمن در صورت افت ولتاژ باتری در کابین master مطابق اصول ابلاغی و فنی امکان ادامه مسیر وجود ندارد و دستورالعمل تخلیه مسافری اجرا می‌شود.

و) بر خلاف ادعای مطرح شده در جوابیه مترو، قطارهای TM۲ و TM۱ تجهیزات اطلاع‌رسانی از سوی مسافران به راهبران قطارها و همچنین دوربین‌های نظارتی در داخل واگن‌ها را ندارند و در اکثر قطارهای TM۳ تجهیزات مربوطه خراب است. گواه این مطلب وجود گزارش‌های مکرر از سوی راهبران و همچنین تست میدانی و رندوم از قطارهاست که ظاهراً مدیریت مترو به این همه مخاطرات جانی وقعی نمی‌نهد.

ز) مطابق با صورت جلسه‌های سال ۸۹، ساعت ورود و خروج راهبران با توافق دوطرفه و عطف به اهمیت و حساسیت شغلی راهبران اجرایی شد. اشاره به ضرایب مثبت و ارتقای کاری راهبران، طنز تلخی است که وفق پیگیری‌های «جوان» در این چند ساله موضوع گمشده راهبران بوده است. گواه موضوع فراخوان‌های مکرر داخلی برای حضور در شغل راهبری بود که عملاً به جز افراد اندکی به علت سختی شغل حاضر به قبول آن نشدند. اگر از موارد دیگری چون عدم اجرای مفاد مشاغل سخت و زیان‌آور، اجرای طرح مصوب شده نظام ارشدیت، پیگیری و اعلام نتایج بررسی آسیب‌های شغلی HSE (غده‌های بدن راهبران)، توجه به تجهیزات ارگونومی و ایمنی راهبران و نیز عدم تجهیز قطارهای TM۱ به سیستم گرمایش و سرمایش مناسب، عدم اجرای ارتقای گروه شغلی راهبران به گروه ۱۴ بگذریم، اکنون نیز با اجرای حضور دو نفر در کابین MASTER عملاً فشار کاری و استرس راهبران افزوده می‌شود، زیرا باید وظایف SLAVE نیز توسط کمک راهبر MASTER انجام گیرد که این تحمیل اجباری موجب کاهش راندمان کاری و بروز خطاهای بیشتر خواهد شد.

ح) اگر ادعای مطرح شده در بند «ح» جوابیه مترو صحیح است، پس چرا به‌عنوان یک نمونه لوحه اعزام خط پنج جهت تحت فشار گذاشتن راهبران تغییر کرده و جایگاه قرار گرفتن آنها در کابین به صورت مبهم و نامشخص پردازش می‌شود؟! اقدامی که باعث سردرگمی راهبران در تشخیص حضور در کابین SLAVE و MASTER می‌شود و احیاناً در صورت بروز اتفاق و سانحه مشکلات حقوقی به بار خواهد آورد. همچنین گفته شده است که سازمان‌های نظارتی مداوم بر اجرای طرح‌ها نظارت می‌کنند. سؤال این است که چرا اجرای طرح ۳ به ۲ پس از هشت سال بر خلاف دستورالعمل‌ها به اداره کار ارجاع نشده است؟! از وضعیت لوحه اعزام سایر خطوط درون‌شهری و نیز توضیح بیشتر راجع به راهبران سایر خطوط هم که عجالتاً به دلیل اطاله مطلب بگذریم.

گزارش مبتنی بر اطلاعات خاص و پیگیری میدانی «جوان»، استنادات و مدارک فنی بسیار دیگری هم دارد که در صورت لزوم منتشر خواهد شد. تیتر و گزارش انذاری این روزنامه به دلیل پیشگیری از حوادث احتمالی است که با نگاه سیاسی - مالی مدیریت مترو ممکن است گریبانگیر سلامت و جان شهروندان شود؛ آن هم در متروییی که روزانه چند میلیون مسافر جابه‌جا می‌کند و یک حادثه کوچک ممکن است تلفات بسیاری به جای بگذارد. انتظار می‌رفت مسئولان مترو پس از انتشار گزارش مستند «جوان» از آن استقبال و رویه غیرکارشناسی خود را اصلاح کنند، نه اینکه در جوابیه مطالبی را برخلاف واقع مکتوب کنند.