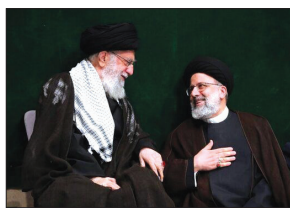


## مراسم تنفیذ سیزدهمین دوره ریاست جمهوری ۱۲ مرداد برگزار می‌شود

مراسم تنفیذ سیزدهمین دوره ریاست جمهوری اسلامی ایران سه‌شنبه ۱۲ مرداد ۱۴۰۰ با حضور رهبر انقلاب اسلامی و جمعی از مسئولان و کارگزاران نظام در حسینیه امام خمینی (ره) برگزار و منتخب ملت ایران توسط ولی فقیه به سمت «ریاست جمهوری» منصوب می‌شود.



به گزارش ایرنا از دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله العظمی خامنه‌ای، مراسم تنفیذ سیزدهمین دوره ریاست جمهوری اسلامی ایران سه‌شنبه ۱۲ مرداد ۱۴۰۰ با حضور رهبر انقلاب اسلامی و جمعی از مسئولان و کارگزاران نظام در حسینیه امام خمینی (ره) برگزار و منتخب ملت ایران توسط ولی فقیه به سمت «ریاست جمهوری» منصوب می‌شود. این مراسم با رعایت دستورالعمل‌ها و شیوه‌نامه‌های بهداشتی برگزار و از ساعت ۱۰:۳۰ صبح به صورت زنده و مستقیم از شبکه‌های صدا و سیما، سایت و صفحات KHAMENEI.IR در شبکه‌های اجتماعی بصورت زنده پخش می‌شود. در این برنامه وزیر کشور گزارشی از روند برگزاری انتخابات ۱۴۰۰ ارائه می‌کند و پس از قرائت متن حکم تنفیذ رئیس جمهور منتخب و ایراد سخن توسط حجت‌الاسلام والمسلمین رئیسی، رهبر انقلاب سخنرانی خواهند کرد.

### معاون اول رئیس جمهور:

## هیچ کس نمی‌تواند با مردم خود مبارزه کند

معاون اول رئیس جمهوری در توثیقی نوشت: هیچکس نمی‌تواند با مردم خود مبارزه کند. اصل اینترنت، آی تی و آی سی تی بر شفافیت است.



به گزارش ایرنا، اسحاق جهانگیری در این توثیت که منتشر شد، با طرح این سوال که مگر می‌شود در دنیای امروز به مردم دروغ گفت و واقعیت‌ها را از آنها مخفی کرد؟ افزود: مگر می‌شود به مردم چیزی را تحمیل کرد و عنوان کرد به بهانه صیانت از شما می‌خواهیم علیه منافع شما اقدام کنیم؟! اشاره وی به بررسی طرح صیانت از حقوق کاربران در فضای مجازی است که در دستور کار رسیدگی مجلس شورای اسلامی قرار دارد و در روزهای اخیر، واکنش‌های مخالف و موافق بسیاری را برانگیخته است.

### معاون رئیس جمهور:

## دولت دوازدهم پیشگام مباحث فقهی و حقوقی زنان اهل سنت بود

معاون رئیس جمهور در امور زنان و خانواده در این نشست که به همت کارگروه اقوام و ادیان برگزار شد اظهار داشت: این نشست‌ها را برگزار کردیم زیرا اعتقاد داشتیم این مباحث مطالبه زنان اهل سنت و سایر زنان است، پس باید در جامعه مطرح و حل و فصل شود.

به گزارش ایرنا، معصومه اینکار با یادآوری نخستین نشست در استان کردستان، افزود: آن نشست تخصصی با حضور صاحبزنان و حقوقدانان برگزار و بحث‌هایی مطرح و بنا شد راجع به مباحث فقهی و حقوقی زنان اهل سنت داشته باشیم. نشست دوم در زاهدان و با حضور مولوی عبدالحمید و تعدادی از مولوی‌ها برگزار شد که در آن به موضوعات و مطالبات و به طور خاص بحث کودک همسری پرداخته شد؛ موضوعی که مورد نگرانی بانوان اهل سنت پیرانشهر و زاهدان و نقاط مختلف بود و صحبت‌های خوبی از سوی مولوی و همکاران در ارتباط با اصل احکام شریعت و برداشت‌های نادرست از آن ارائه شد.

### روحانی:

## شرایط کشور از سال ۹۷ به بعد جنگی بود



دیدیم که در مقاطع بسیار حساس به پیروزی رسیدیم. رئیس جمهوری تصریح کرد: وقتی در تعامل و مذاکره با یک یا چند قدرت یا با جهان هستیم آنچه را که پیروزی می‌نامیم نهایت امر است. ممکن است جایی شکست و جای دیگری پیروزی باشد اما وقتی پیروزی ما ۹۰ و شکست ما ۲۰ بود نفاصل ما می‌شود ۷۰. بنابراین می‌گوییم پیروز هستیم و پیروز هم بودیم. روحانی گفت: آثار آن این پیروزی را هم مشاهده کردید. پیروز یا شکست تنها به گفتن نیست، حقوقدان‌های قوی و توانمند در خط مقدم داریم که کسی بگوید، بلکه علائم و شاخص دارد. اگر بعد از

دیدیم که در مقاطع بسیار حساس به پیروزی رسیدیم. رئیس جمهوری تصریح کرد: وقتی در تعامل و مذاکره با یک یا چند قدرت یا با جهان هستیم آنچه را که پیروزی می‌نامیم نهایت امر است. ممکن است جایی شکست و جای دیگری پیروزی باشد اما وقتی پیروزی ما ۹۰ و شکست ما ۲۰ بود نفاصل ما می‌شود ۷۰. بنابراین می‌گوییم پیروز هستیم و پیروز هم بودیم. روحانی گفت: آثار آن این پیروزی را هم مشاهده کردید. پیروز یا شکست تنها به گفتن نیست، حقوقدان‌های قوی و توانمند در خط مقدم داریم که کسی بگوید، بلکه علائم و شاخص دارد. اگر بعد از

## واعظی: مردم با توجه به شرایط کشور به دولت نمره دهند

دهیم که در برخی از آنها موفق شدیم و برخی را هم دنبال کردیم اما انجام نشده است که کمک می‌کنیم در دولت بعدی بهتر انجام شود. رئیس دفتر رئیس‌جمهور درباره آینده بر جام گفت: باید وزارت خارجه دولت سیزدهم شکل بگیرد و سیاست خارجی آن اعلام شود و پس از آن قضاوت کرد. ما تلاش کردیم در دولت خودمان تحریم برداشته شود. ما تحریم را برای مردم و معیشت آن‌ها مضر می‌دانیم بنابراین باید تحریم برداشته شود. واعظی درباره خودروهای تخصیص نشده در گمرک افزود: در جریان جزئیات این خودروها هستیم اما سیاست دولت این بوده که کالاهای اساسی و هر کالای دیگری که وارد کشور می‌شود چه با پول بی‌التمال باشد و چه با پول بخش خصوصی، باید در جامعه مورد استفاده قرار گیرد مگر اینکه طبق قانون موانعی وجود داشته باشد. وی در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه چه کاری را دوست داشتید در دولت فعلی انجام بدهید و نشد گفت: در سه سال و نیم گذشته دولت آمریکا از همه نفوذ و قدرتش در داخل و خارج استفاده کرد تا یک بهم ریختگی در داخل ایران به وجود بیاورد و مردم را در مقابل حکومت و نظام قرار دهد. هدف‌گذاری آنها فروپاشی نظام بود و بزرگترین کاری که انجام شد این بود که دولت به همراه مردم و هدایت‌های رهبر انقلاب و همکاری قوای دیگر و نیروهای مسلح دست به کار بزرگی زدند

رئیس دفتر رئیس‌جمهوری با بیان اینکه نمره دادن به دولت را به مردم واگذار می‌کنیم، گفت: مردم هم با توجه به شرایط جنگ اقتصادی و فشارهای بین‌المللی به دولت نمره بدهند. به گزارش خبرنگار سیاسی ایرنا، سید محمود واعظی در حاشیه نشست هیات دولت در جمع خبرنگاران درباره ارزیابی عملکرد دولت تدبیر و امید گفت: اول اینکه نمره دادن را به مردم واگذار می‌کنیم و مردم هم در ارتباط با نمره‌ای که می‌دهند باید شرایط را در نظر بگیرند. رئیس دفتر رئیس‌جمهوری افزود: شرایط کشور شرایط خاصی است؛ شرایط جنگ اقتصادی و فشارهای بین‌المللی است. امیدوارم این وضع تغییر یابد اما اگر ادامه یابد مردم آن را با دولت دیگری در شرایط مشابه مقایسه کنند. واعظی خاطر نشان کرد: مردم آن را با دولتی مقایسه کنند که در همین شرایط کشور را اداره می‌کند و در آن وضعیت یک نمره دهند که آیا در یک شرایط فشار بین‌المللی و گرفتاری‌های متعدد و تحریم جنگ اقتصادی این دولت کشور را بهتر اداره کرده است یا دولت بعد.

واعظی ادامه داد: نمی‌گوییم ما بهترین هستیم و از خود تعریف نمی‌کنیم، اما دولت می‌گوید که همه تلاش خود را برای توسعه، رفاه و امنیت کشور انجام داده است تا بتوانیم خدمت بیشتری به مردم ارائه

با ساختمان‌های مسکونی توحید در منطقه آذری تهران سقوط کرده و همه سرنشینان آن از جمله ۶۹ خبرنگار و عکاس رسانه‌ها در دم جان باختند. باید قبول کرد که ایران، کشوری حادثه‌خیز است و تعداد حوادث رانندگی جزو حوادث پر تعدادی است که از نظر میزان حوادث جاده‌ای در بین ۱۹۰ کشور دنیا جزو بدترین کشورهاست.

گرچه در یک دهه اخیر به علت کاهش سرعت متوسط خودروها، اجباری شدن کمربند ایمنی و تا حدی نوسازی خودروها تعداد مرگ در حوادث رانندگی از حدود ۲۷ هزار مرگ سالانه به حدود ۱۵ هزار فوتی کاهش یافته است اما کشورمان هنوز هم جایگاه اول تا سوم خود از نظر مرگ در تصادفات جاده‌ای به نسبت جمعیت در دنیا را حفظ کرده است؛ هنوز سالانه حدود ۱۵ هزار و به تبع آن، روزانه حدود ۴۵ نفر در حوادث رانندگی کشور جان خود را از دست می‌دهند که نقص ایمنی خودرو، قصور راننده و جاده‌های غیراستاندارد از جمله مهم‌ترین علل وقوع آنهاست. بر اساس آخرین آمارهای موجود حدود ۲۳ میلیون خودرو در سطح کشور در حرکت هستند که از این تعداد بیش از دو میلیون خودروی سبک و بیش از ۱۲۰ هزار خودروی سنگین فرسوده همچنان در جاده‌ها حرکت می‌کنند که دو مورد از آنها مربوط به اتوبوس‌های خبرنگاران حوزه محیط زیست و دیگری، اتوبوس حامل سربازان جوان بود!

### در جستجوی مقصر حوادث دیواری کوتاه تر از دیوار راننده پیدا نمی‌شود!

بعد از دو حادثه تلخ چهل روز گذشته، ادعاهایی در خصوص دلایل زیاد بودن تصادفات اتوبوس‌ها مطرح شد و اینکه در ایران، لنت ترمز را با مقوا می‌سازند، پروفیل‌های به کار رفته در اتوبوس‌های اسکانیا، نقطه جوش‌ها و نقطه اتصالات هیچ کدام استاندارد نیست، کمربندهایی که پلیس راه اصرار بر بستن آن دارد دو نقطه‌ای است در حالی که باید از کمربندهای سه نقطه‌ای در اتوبوس‌ها استفاده شود، مراکز معاینه فنی هم تنها لاستیک و شیشه اتوبوس را بررسی می‌کنند در حالی که مدیر فنی باید پشت اتوبوس نشست و ترمز آن را نیز تست کند.

این در حالی است که به گفته رئیس اسبق پلیس راه ناجا، در حوادث اتوبوس‌ها، اگر از هم جدا شدگی اتاق اتوبوس یا متلاشی شدن آن مشاهده شود قطعاً علت آن استفاده از پروفیل‌های معمولی و ساختمانی در ساخت بدنه اتوبوس به جای پروفیل‌های صنعتی است که این موضوع هم به دلیل اختلاف قیمت زیاد این دو پروفیل بوده و به همین سادگی جان هموطنان، بی‌آزش قلمداد می‌گردد زیرا حادثه خبر نمی‌دهد!

## «عصر آزادی» در چهلمین روز در گذشت خبرنگاران و سربازمعلم‌های مظلوم، از مشکلات ایمنی اتوبوس‌ها گزارش می‌دهد؛

# ترمز بی‌ترمز!



پس از وقوع هر حادثه، مسئولان طبق معمول به دنبال یک مقصر می‌گردند، طبیعتاً در این جستجوی کوتاه و زودبازده دیواری کوتاه‌تر از دیوار راننده پیدا نمی‌کنند زیرا متأسفانه هیچ مسئول و ارگانی هم به خودش زحمت نمی‌دهد تا آسیب‌شناسی کرده و ریشه و عوامل اصلی بروز و پیدایش چنین حوادثی را بررسی و ارزیابی کند و شاید هم اگر چنین کاری انجام گیرد سر نخ به ارگان خاصی یا جاهایی منتهی شود که نباید برسد! حال آن که علت اصلی بروز حوادث جاده‌ای اتوبوس‌های بخش مسافر، مشکلات و معضلاتی است که بعضاً از چشم کارشناسان پنهان مانده و شاید اصلاً متوجه آنها نمی‌شوند زیرا کارشناسانی که در محل حادثه حاضر می‌شوند همان لحظه و نهایتاً وضعیت وسیله را از لحاظ فنی در همان زمان را بررسی می‌کنند و در نهایت نتوانی راننده را ملاک و معیار وقوع حادثه تشخیص می‌دهند، بدون این که علت و معلول را جویا شوند.

■ **نقص قطعات بارها به مسئولان امر یادآوری شده، اما گوش شنوایی نیست!** رئیس هیات مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان بخش مسافری کشور گفت: پروفیل‌های به کار رفته در اتوبوس‌های اسکانیا، نقطه جوش‌ها و نقطه اتصالات هیچ کدام استاندارد نیستند. غلامرضا خادمی‌زاده ادامه داد: کمربندهایی را که پلیس راه اصرار بر داشتن آن می‌کند دو نقطه‌ای است و در هواپیما برای افت از آن استفاده می‌شود در حالی که باید از کمربندهای سه نقطه‌ای در اتوبوس‌ها استفاده کرد که در صورت بروز حادثه مسافران به جلو، عقب یا بیرون اتوبوس ترمز تاب نشوند. وی افزود: بارها این موضوعات را به مسئولان امر گفته‌ام اما گوش شنوایی نیست و اتوبوس‌های نو هم که در این زمینه و به نام حمایت از تولید داخلی در کشور مونتاژ می‌شود و به دست مردم می‌رسد تعداد بسیار زیادی اشکال فنی دارند. خادمی‌زاده با اشاره به اینکه راننده و مالک اتوبوس برای حفظ جان و مال خودش و مسافران هم که شده دوست دارد که بهترین اتوبوس یا قطعات را وارد و خریداری کند اضافه کرد: بسیاری از اتوبوس‌هایی که به نام برندهایی مانند اسکانیا در داخل کشور کی‌برداری و تولید می‌شوند با استانداردهای اروپایی و با آن آب و هوا می‌باشد و از اردیبهشت ماه، اتوبوس‌های بسیاری را در جاده‌های کشور می‌بینیم که درب

موتورشان در حین حرکت باز است چرا که این اتوبوس‌ها با وارد کردن شاسی دراپور با شرایط کشور سازنده به ایران وارد می‌شود در حالی که ایران از نظر دما، شرایط آب و هوایی و اقلیمی با کشورهای دیگر متفاوت است. وی یادآور شد: ترمزهای این خودروها نیز بر اساس استانداردهای کشورهای سازنده طراحی شده و از سوی دیگر لوازم یدکی مانند ترمز در ایران با بدترین کیفیت وارد یا تولید شده و نظارت درستی هم بر آن‌ها به عمل نمی‌آید!

■ **اتوبوس‌های فرسوده حکم ارايه مرگ را دارند که انسان‌ها را حمل می‌کنند!** در کنار چالش‌های تولید اتوبوس در کشور، دارندگان این خودروها با اعمال تحریم‌ها در تامین قطعه و تعمیر، متحمل هزینه‌های گزافی می‌شوند به طوری که این هزینه‌ها مانع از سرویس‌های ادواری خودروهای مذکور شده است.

برخی از گزارش‌ها حاکی از آن است که تست فنی - شامل تعمیر یا تعویض - هر اتوبوس سالانه ۸۰ میلیون تومان هزینه دارد لذا سیستم ترمز و چرخ‌های اتوبوس‌های مسافری باید دو بار در سال بازدید و تعمیر شوند که هزینه آن برای هر چرخ ۲/۵ میلیون تومان است؛ یعنی برای ۳۰ چرخ ۱۵ میلیون تومان و برای دو بار در سال ۳۰ میلیون تومان می‌شود که با توجه به شیوع کرونا و کاهش درآمد اتوبوس‌داران به نظر می‌رسد انجام این تست‌ها با اما و اگرهای بسیاری مواجه است که حمایت‌های لازم را می‌طلبد.

به گفته مسئولان سازمان حمل و نقل، هم اکنون بیش از ۹۴ درصد جابه‌جایی‌ها از طریق جاده‌ها انجام می‌شود و این یعنی خودروها و اتوبوس‌های فرسوده هر کدام حکم ارايه مرگی را دارند که انسان‌ها را حمل می‌کنند پس به نظر می‌رسد در کنار نبود استانداردهای کافی در اتاق اتوبوس‌های ساخت داخل، عدم رسیدگی و خاموش شدن چراغ نوسازی اتوبوس‌های فرسوده به افزایش حوادث جاده‌ای دامن می‌زند.

طبق اعلام پلیس سالانه ۵ تا ۶ درصد تولید ناخالص داخلی صرف هزینه‌های تصادفات رانندگی می‌شود و اگر این هزینه صرف توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای شود کشورمان در عرض کمترین زمان ممکن شاهد کاهش تلفات جاده‌ای بوده و هزینه تصادفات جاده‌ای نیز به مراتب کاهش پیدا می‌کند که به سود همه مردم است.

### ■ در مراکز معاینه فنی پشت اتوبوس نمی‌نشینند تا ترمز آن را تست کنند!

یک کارشناس حوزه مکانیک نیز با بیان اینکه کارخانه‌های تولیدکننده هیچ مسئولیتی در قبال گارانتی نداشتند و لوازم بی‌کیفیتی مانند لنت ترمز در ایران بدون کیفیت و با مقوا و کاترنت تولید می‌شوند گفت: مردم حق دارند اعتراض کنند و



که نظام ما مستحکم‌تر از گذشته ماند و هدف‌گذاری‌های اصلی آمریکا خنثی شد. رئیس دفتر رئیس‌جمهور افزود: دشمن توانست گرفتاری‌های اقتصادی برای مردم به وجود بیاورد اما مردم ما استقامت کردند و آنچه که اهمیت دارد اینکه مسئولین دولت آمریکا از رئیس‌جمهور تا وزیران اعلام کرده‌اند سیاست ترامپ درقبال ایران شکست خورده و به نظر من این مهم‌ترین کار است.

**یک کارشناس: در مراکز فنی نهایتاً لاستیک و شیشه اتوبوسها را چک می‌کنند و مدیر فنی پشت اتوبوس نمی‌نشینند تا ترمز آن را تست کنند!**

ما هم معترضیم اما وقتی راننده اتوبوس و مالک آن هیچ اختیار و توانایی برای تهیه چیزی که می‌خواهد، ندارد مجبور است از اجناس بی کیفیت و یا با کیفیت پایین استفاده کند.

معتمد صدری ادامه داد: وقتی لوازم یدکی در کشور بی کیفیت و تقلبی است رانندگان مجبورند که از همان‌ها خریداری کنند و با لوازم و قطعات فیک و تقلبی هم مسلماً حادثه و سوانح جاده‌ای افزایش خواهد یافت لذا سالیانه تصادفات نوسازی به گوش می‌رسد اما صدای متخصصان نیز به جایی نمی‌رسد! وی افزود: در اردیبهشت سال گذشته ۱۰۵ دستگاه اتوبوس برای آغاز نوسازی اتوبوس‌های برون شهری با تخفیف ۵۰ درصدی و به نرخ ارز ۴۲۰۰ تومانی تولید شد اما تاکنون حتی یک دستگاه از آن به راننده یا مالک تحویل داده نشده و وزارت راه و شهرسازی و سایر سازمان‌ها هم پاسخگو نیستند یا در شرایطی که نیاز به نوسازی ناوگان بیشتر از هر زمان دیگری است گفته می‌شود که نباید این نوسازی از طریق واردات انجام شود چرا که تولید داخلی کافی است؛ صدای اضافه کرد: مخالفان واردات اتوبوس باید بدانند که سالانه ۳۰۰ دستگاه در کشور و در

دستگاه اتوبوس فرسوده در کشور داریم که اگر بخوابیم تنها از محل تولید داخلی بهره‌بریم ۲۵ سال نوسازی این ناوگان طول می‌کشد و باید دوباره از اول شروع کنیم چرا که اتوبوس‌هایی که در سال‌های نخست نوسازی شدند دوباره فرسوده شده و باید مجدداً جایگزین شوند.

وی با اشاره به اینکه راننده دوست ندارد سرمایه میلیاردی‌اش را نابود کند و اگر این ترمز در اروپا نصب می‌شود متعلق به شرایط آب و هوایی آنجاست نه ایران اظهار کرد: مدیر فنی‌هایی که در شرکت‌ها وجود دارند و معاینه فنی‌هایی که انجام می‌شوند، صوری است اما نهایتاً لاستیک و شیشه اتوبوس‌ها را چک می‌کنند و مدیر فنی پشت اتوبوس نمی‌نشینند تا ترمز آن را تست کنند که اگر اینگونه باشد شاهد اینگونه حوادث و اتفاقات تلخ نخواهیم بود.