

جان تازه در قوه قضاییه



تغییرات مدیریتی دستگاه قضایی با معرفی شماری از مدیران جدید در بخش‌های مختلف قوه قضاییه اعلام شد. به گزارش همشهری، در میان احکام صادر شده، تنها ۲ مدیر از یک مسئولیت به جایگاه دیگری منتقل و در سایر مسئولیت‌ها افراد جدیدی جایگزین مدیران پیشین شده‌اند. حجت‌الاسلام والمسلمین حمزه خلیلی، معاون اول قوه قضاییه در گفت‌وگویی اختصاصی با همشهری با اشاره به این تغییرات گفت: در سطح ستاد، تغییرات صورت گرفته غالباً جایبه‌جایی نبوده و اگر بخواهیم درصدی این تغییرات حاصل یک فرایند کوتاه‌مدت یا تصمیمی صرفاً مدیریتی نبوده، بلکه مدت‌ها بررسی و ارزیابی کارشناسی درباره نیروهای مدیریتی در دستور کار قرار داشته‌است. تغییر یک مدیر به این معنا نیست که فرد قبلی موفق یا کارآمد نبوده‌است؛ بلکه ممکن است یک مسیر با یک مجموعه از افراد طی شده باشد و برای مسیر جدید با اهداف جدید، نیاز به همراهی افراد دیگری وجود داشته باشد.

نسل جوان تر در راه است

معاون اول قوه قضاییه ادامه داد: یکی دیگر از ویژگی‌های تغییرات جدید، توجه به نیروهای جوان تر است. یک تیب جوان تر سکان بخش‌ها و معاونت‌های مختلف قوه قضاییه را بر عهده گرفته‌اند. این تغییر رویکرد در سطح استان‌ها نیز دنبال می‌شود و رؤسای کل دادگستری ۱۴ استان در حال تغییر هستند و در این بخش نیز میزان تغییرات بیشتر از جابه‌جایی‌ها خواهد بود.

تغییرات بر اساس چه مدلی انجام شد؟

بر اساس توضیحات معاون اول قوه قضاییه، اطلاعات مربوط به مدیران فعلی و افرادی که استعداد و ظرفیت مدیریتی دارند، جمع‌آوری و در یک فرایند چندمرحله‌ای بررسی شده‌است. در این فرایند، یک کمیته اولیه ۷ نفره گزینه‌های مدیریتی را بررسی کرده و برای هر مسئولیت، ۳ گزینه را به کمیته مرکزی پیشنهاد داده‌است. پس از بررسی در کمیته مرکزی، یک گزینه انتخاب و نتیجه برای تصمیم‌گیری نهایی به رئیس قوه قضاییه ارائه شده‌است. به این ترتیب، تغییرات اعلام‌شده را می‌توان حاصل یک فرایند گسترده‌تر از جابه‌جایی معمول مدیران دانست.

خبر فوت زنان موتورسوار اصفهانی زنگ خطر را به صدا درآورد

تنها در یک استان: ۱۸ مرگ در ۴ ماه

آمار مربوط به امسال، این تعداد بیشتر نیز خواهد شد. در میان این پرونده‌ها نکته قابل تأمل دیگری هم وجود دارد: ۱۶ نفر از بانوان موتورسوار دارای پرونده خسارتی کمتر از ۱۶ سال سن داشته‌اند. بیشتر تصادف‌هایی که این افراد در آن گرفتار شده بودند جرحی بوده است و از آنجا که رانندگان مقصر شناخته شده بودند، پرداخت دیه و خسارت بر عهده آنها قرار گرفته است. آنطور که مدیرعامل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی کشور اعلام می‌کند، این صندوق در طول این ۲ سال حدود ۱۳ میلیارد تومان خسارت و دیه بابت تصادفاتی که این افراد مرتکب شده بودند پرداخت کرده است، مبلغی که طبق قانون باید از افراد مقصر دریافت شود. مقصریان تأکید می‌کنند: ما موظفیم از هر راه قانونی‌ای که وجود دارد این مبلغ را از بانوان موتورسوار که دچار تصادف شده‌اند دریافت کنیم.



اما شاید تلخ‌ترین بخش ماجرا زمانی باشد که زن موتورسوار فاقد گواهینامه علاوه بر اینکه در یک حادثه رانندگی مقصر شناخته می‌شود، خودش نیز آسیب می‌بیند. مقصریان می‌گویند در چنین شرایطی راننده مقصر باید خسارت وارد شده به شخص ثالث را جبران کند، اما بابت صدمات و خسارتی که خودش در جریان حادثه دیده است از محل پوشش مربوط به خسارت راننده مقصر فاقد گواهینامه مبلغی دریافت نخواهد کرد. به این ترتیب، یک تصادف می‌تواند برای چنین راننده‌ای ۲۰۰۰۰ تومان تبعات همزمان داشته باشد: از یک سو، مسئولیت جبران خسارت وارد شده به دیگران و از سوی دیگر، تحمل هزینه‌های ناشی از آسیب‌های خود.

موتورسیکلت، راننده مقصر زن باشد، ۲ حالت به وجود می‌آید. او توضیح می‌دهد: حالت اول زمانی است که موتورسیکلت دارای بیمه‌نامه شخص ثالث باشد. در این شرایط باید به قانون بیمه شخص ثالث مراجعه کرد. در این قانون تصریح شده است که اگر وسیله نقلیه دارای بیمه شخص ثالث باشد اما راننده مقصر گواهینامه رانندگی نداشته باشد، شرکت بیمه نمی‌تواند به بهانه نداشتن گواهینامه، پرداخت خسارت شخص ثالث را متوقف کند، بلکه مکلف است خسارت فرد زیان‌دیده را طبق قانون پرداخت کند. به گفته مقصریان، ماجرا البته در همین جا تمام نمی‌شود و راننده فاقد گواهینامه پس از آن با مطالبه شرکت بیمه مواجه می‌شود. او می‌گوید: پس از پرداخت خسارت، شرکت بیمه می‌تواند تمام یا بخشی از مبلغ پرداختی را از راننده مقصر که فاقد گواهینامه است، مطالبه کند. او یک نکته مهم دیگر را هم مورد اشاره قرار می‌دهد: اسناد پرداخت خسارت شرکت بیمه در این موارد در حکم اسناد لازم‌الاجراست و بیمه می‌تواند برای دریافت مبلغ خسارتی که پرداخت کرده است به اجرای ثبت مراجعه کند.

وقتی موتور بیمه ندارد
اما وضعیت زمانی پیچیده‌تر می‌شود که بانوی موتورسوار نه گواهینامه داشته باشد و نه بیمه‌نامه. مدیرعامل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی کشور درباره این وضعیت می‌گوید: حالت دوم زمانی است که موتورسیکلت بیمه‌نامه هم نداشته باشد؛ یعنی خانم موتورسوار که دچار تصادف شده و مقصر بوده و خساراتی وارد کرده نه گواهینامه دارد و نه بیمه‌نامه. قانون در این شرایط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی کشور را موظف به پرداخت خسارت به زیان‌دیده کرده است. به گفته او، صندوق در این شرایط خسارت فرد زیان‌دیده را پرداخت می‌کند، اما پس از آن باید مبلغ پرداخت‌شده را از راننده مقصر مطالبه کند. بنابراین حتی در شرایطی که موتورسیکلت بیمه‌نامه نداشته باشد خسارت فرد زیان‌دیده روی زمین نمی‌ماند، اما مسئولیت مالی راننده مقصر نیز از بین نمی‌رود.

۱۳ میلیارد تومان خسارت در ۲ سال
آمارهای صندوق تأمین خسارت‌های بدنی کشور ابعاد دیگری از این ماجرا را نشان می‌دهد. مقصریان می‌گویند: در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ در مجموع ۷۰ پرونده خسارتی برای بانوان موتورسوار که دچار تصادف شده بودند تشکیل شده بود که در صورت بروز کردن

خبر فوت زنان موتورسوار اصفهانی زنگ خطر را به صدا درآورد

تنها در یک استان: ۱۸ مرگ در ۴ ماه

گزارش
موتورسوار طی ۴ ماه نخست امسال در اصفهان؛ این آمار هولناکی است که چند روز پیش رئیس پلیس استان اصفهان در جریان نشست خبری با خبرنگاران اعلام کرد؛ زنگ خطر رانندگی بدون گواهینامه، سردار عبدالوهاب حسوند در این نشست با هشدار نسبت به موتورسواران بدون گواهینامه گفت که حدود ۱۵ درصد تصادفات منجر به جرح و مرگ در این استان مربوط به موتورسواران است و حل این مسئله نیازمند توجه جدی تر خانواده‌ها و دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگسازی است.



گزارش همشهری، اعلام رسمی مرگ ۱۸ بانوی موتورسوار در حوادث رانندگی اصفهان در حالی است که تاکنون آمار از مرگ‌ومیر زنان موتورسوار در سایر شهرهای کشور اعلام نشده است. با این حال، آمار پرونده‌های خسارتی نشان می‌دهد مسئله فقط به اصفهان محدود نیست و رانندگی زنان با موتورسیکلت، جداز خطرات جانی‌ای که برای آنها دارد می‌تواند در صورت بروز تصادف، تبعات مالی و حقوقی سنگینی هم برایشان به دنبال داشته باشد.

مهدی مقصریان، مدیرعامل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی کشور در گفت‌وگو با همشهری درباره وضعیت بیمه زنان موتورسوار می‌گوید: وقتی در یک تصادف رانندگی، خصوصاً رانندگی با

ویدئویی نشان می‌دهد که کار از پذیرایی گذشته و جلسه دفاعی که زمان دقیقه‌ش مشخص نیست، تبدیل به مراسم خواستگاری شده است. در این ویدئوی چند ثانیه‌ای یکی از حضار پس از پایان دفاع دانشجو، در برابر حضارن جلسه

تا همین چند وقت پیش، ماجرای پذیرایی‌های خاص در جلسه دفاع دانشجویان با انتقادهای تند و تیزی همراه شده بود تا جایی که برخی از دانشگاه‌ها تلاش کردند با صدور دستورالعمل‌ها مانع از ادامه روند اشتباه شوند. اما حالا



مورد عجیب خواستگاری در جلسه دفاع

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»



مجبوریم از خطر فرار کنیم

۲ سال است که موتور دختران‌اش تبدیل به عصای دستش شده است. نسیم به جای اینکه صبرش را در میان ترافیک خودروها بسنجد، تصمیم گرفت با استفاده از موتور تمام کارها را انجام دهد. هراس از تصادف و نداشتن بیمه موجب شده است که نسیم با مراقبت‌های ویژه در خیابان حرکت کند: «من تا حالا تصادف نکرده‌ام، چون می‌دانم اگر اتفاقی برایم بیفتد، خیلی دردمرست می‌شود.» او در مورد ترس‌های مشترک میان زنان موتورسوار می‌گوید: «خب، همه ما از تصادف، از دردمرخی بعد تصادف، از اینکه با وجود کلاه ایمنی ممکن است موتور توقیف شود، می‌ترسیم.» هرچند این خانم موتورسوار تا حالا دچار حادثه نشده است، اما کم نیستند دوستان موتورسواری که برای او از خاطرات تصادف و واکنش‌های بعد از آن گفته‌اند: «چند وقت پیش یکی از دوستانم موتورسوارم با یک ماشین تصادف کرد. خیلی ترسیده بود، چون ما زن‌های موتورسوار بیمه نداریم. خوشبختانه راننده ماشین منصف بود و برای اینکه خانم دچار مشکل بیمه نشود، بدون اینکه مبلغی بگیرد، گذشت کرد، اما همیشه اینطور ختم به‌خیر نمی‌شود.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیرند با این مشکلات.»

هوادرها کمتر شدند

روزهای اول که زنان موتورسوار در شهر دیده می‌شدند، همه بیشتر حواس‌شان جمع بود، اما حالا که این حضور به تصویر ثابت شهر تبدیل شده است، شاید بتوان گفت که کمتر خبری از حمایت‌های قبلی است. غزال که تجربه استفاده یک موتور جمع‌وجور را در شهر دارد، در مورد این موضوع می‌گوید: «من بیشتر در مرکز شهر رفت‌وآمد می‌کنم، تقریباً تا یک سال پیش آقایانی که پشت موتور و ماشین نشسته بودند، حواس‌شان خیلی به ما بود، اما الان این نگاه کمتر شده.» او در این رابطه توضیح می‌دهد: «مثلاً من همین چند وقت پیش رفتم سمت بازار، خیلی شرایط عجیب و سخت بود. اصلاً راه نمی‌دادند. در مرکز شهر قبلاً خوب بودند اما الان چون شبیه موتورسوارهای دیگر شده‌ایم، خیلی مراعات نمی‌کنند. احتمال تصادف زیاد است. دوستانم که موتور بزرگ دارند، خیلی درگیر