

11

چراغ

۶۱۱ ضمیمه اجتماعی روزنامه اطلاعات
دوشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۲ - سال نود و هشتم - شماره ۲۸۶۰۵



شهر زیرزمینی

تقاطع ایستگاه‌ها یا تضارب فرهنگ‌ها؟



باشگاه پرنده آبی

فرهنگ متروسواری



«محمد» با انتشار یک عکس دیگر نشان داده که وضعیت در خیلی از کشورهای دیگر که به اصطلاح پیشرفته هم هستند، می‌تواند بدتر از این‌ها باشد: «فرهنگ متروسواری جهان اولی‌ها در شیکاگو آمریکا.»

عکسی که «شیرین بانو» به اشتراک گذاشته، از همه دلچسب‌تر است: «همیشه هم نمی‌شود فقط فرهنگ درست غرب را ترویج کنیم، این هم یک قاب از فرهنگ قشنگ کتابخوانی هموطنانمان در متروی تهران.»



«سپ» نوشته: «این که این فرهنگ جا افتاده که آدم‌ها اول باید از مترو پیاده بشوند، بعد کسانی که در ایستگاه هستند سوار بشوند خیلی خوب است، ولی این که این فرهنگ جا نیفتاده که جلوی در باید خالی باشد تا ملت بتوانند پیاده بشوند بد است!»

کاربر «گادبروس» خاطره‌های تعریف کرده: «در مترو داشتم کتاب می‌خواندم، بغل دستی‌ام گفت اوکی، ما به همه می‌گوییم تو کتابخوانی ولی سیم هندزفری‌ات را درست وصل کن!»



«دکس» با به اشتراک گذاشتن این تصویر از مسئولان مترو پرسیده: «این تابلو که کنار پله برقی مترو زده‌اند دقیقاً یعنی چه؟ با ویلچر نروید روی پله برقی؟ پس از کجا بروند پایین استاد؟ آسانسور که ندارید، می‌خواهی از پله معمولی بروند پایین؟ یا کلا وارد مترو نشوند؟ اصلاً نظرت چیست که وارد خیابان هم نشوند؟»

«فاطمه» گفته: «پیرزنی در مترو به من گفت مادر یک جفت جوراب [از من] می‌خری؟ من گفتم نه مادر، احتیاج ندارم. پیرزن گفت نخر، چه کارت کنم؟ ان‌شاءالله خدا ذلیلت کند... آخر چرا؟!»

«خوشنویس توپیتتر» تعریف کرده: «بغل دستی‌ام در مترو دارد انیمه می‌بیند، یکی نیست بگوید این قدر ژاپنی محور نباش، این‌ها در فوتبال به ما باختند، بنشین شکرستان ببین!»



«الکس این عکس را منتشر کرده و نوشته: «این خانم در مترو موبایلش را داده دست این بچه‌ها تا با آن بازی کنند.»

«پور بزرگ» نوشته: «قانون اول مترو این است که بی‌فرهنگ ایستگاه قبل، مدعی فرهنگ ایستگاه بعد می‌شود!»

مترو مکان مناسبی برای جامعه‌شناسی است. کاربران فضای مجازی، خاطراتشان از مترو و درس‌هایی که از آن آموخته‌اند را با یکدیگر به اشتراک گذاشته‌اند.

«دکتر افشین» به یک واقعه از نظر خودش اشاره کرده: «آدم‌های پولدار خوشبخت، صبح زود در مترو و ترافیک و اتوبوس نیستند.»

کاربری با نام مستعار «آهنگ غمگین» شب‌ها هم با ماجراهای مترو درگیر است: «خواب دیدم افتادم توی ریل مترو، هی داد می‌زدم و کمک می‌خواستم، هیچ‌کس به روی خودش نمی‌آورد. از یک خانم نزدیک سکو پرسیدم خانم شما مرا نمی‌بینید؟ خانم گفت چرا، داریم ایگنورت می‌کنیم! نادیده‌ها می‌گیریم! من هم گفتم آهان، اوکی و روی ریل منتظر قطار نشستیم!»

«حسین محمودی» نوشته: «چندسال است که هر بار این موقع‌ها ایستگاه خط ۲ متروی شیراز را افتتاح می‌کنند!»

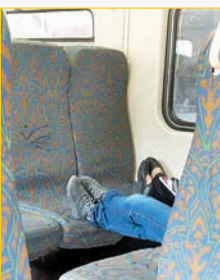
«آدم خسته» نمک‌پرانی کرده: «مردم چقدر بی‌فرهنگ و از خودراضی شده‌اند. امروز توی مترو کسی که کنارم نشسته بود این قدر نوشته‌های تلگرامش را ریز کرده بود که من نمی‌توانستم ببینم!»

«سیف‌اله» یک قدم جلوتر رفته: «نه تنها به گوشی مردم توی مترو نگاه می‌کنم بلکه به آن‌ها پیشنهاد هم می‌دهم که چه کار کنند!»

«گود من» گفته: «چقدر سطح فرهنگ مردم رفته بالا! صبح توی مترو دو نفر دعوا می‌کردند، فقط مشت و لگد بود که به هم می‌زدند، حتی یک فحش هم به همدیگر ندادند، خیلی قشنگ بی‌سروصدا یک گوشه داشتند دعوا می‌کردند!»

«فرهاد» انتقاد دارد: «طی سه‌سال، بودجه شهرداری تهران از ۵۰ هزار میلیارد به ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده، درحالی‌که پله‌های برقی، مترو، اتوبوسرانی و حمل و نقل عمومی، ترافیک و کیفیت هوا در بدترین وضعیت خود قرار دارند. این بودجه‌های نجومی دقیقاً کجا هزینه می‌شود؟»

«بی‌بی دلشاد جهان‌وطن» خاطره‌ای تعریف کرده: «دختری توی شلوغی مترو خواست بروم نزدیک در، گفت: من یک ایستگاه جلوتر پایین می‌شوم، زیبا بود به نظرم.»



«مسعود» با به اشتراک گذاشتن این تصویر نوشته: «مادر که فرهنگ استفاده از مترو را نداشته باشد از فرزند هیچ توقعی نباید داشت. همیشه گفته‌ام که مشکلات ما ریشه‌ای‌تر است و باید از خودمان شروع کنیم، غر زدن بی‌فایده است.»



«حسامی» هم عکس مشابهی را منتشر کرده و نوشته: «مترو ارث پدرتان نیست، فرهنگ استفاده داشته باشید.»

میدان مشق



ارمغان زمان فشمی

یک هفته در مترو

شنبه

فروشنده مترو برای تبلیغ سوزن‌نخ‌کن‌هایش چندین شعر خواند: «آب را گل نکنیم، سوزن‌نخ‌کن را ول نکنیم... چشم‌ها را باید شست، سوزن‌نخ‌کن را باید جست...» بنی‌آدم اعضای یک پیکرند، برای هم سوزن‌نخ‌کن می‌خرند... اما کسی توجهی نمی‌کرد. من گفتم: «یکی می‌مرد درد بینوایی، یکی می‌گفت سوزن‌نخ‌کن نخواهی؟!»

یکشنبه

مرد مرتب و محترمی پایین پل هوایی جلویم را گرفت و با صدای فروخورده گفت: «دخترم من ندار نیستم، رفتم بیمارستان نور...»، سری به تأسف تکان دادم و رد شدم. از کجا معلوم که راست می‌گفت؟

اما بعد فکر و خیال به سرم زد. در مسیر مترو بود، احتمالاً می‌خواست به خانه برگردد و پول نداشت. شاید کیفش را زده بودند. طی چندثانیه حالم بد شد، اگر راست می‌گفت چه؟ از بالای پل دیدم با تردید به مردی نزدیک شد اما چیزی نگفت. اگر پدرم در این موقعیت قرار می‌گرفت چه توقعی داشتم؟ تا تصمیم بگیرم، دور شده بود. مجبور شدم بدوم تا صدایش کنم و پنجاه‌تومانی را جلویم بگیرم. دیدم جوانی نگاه می‌کند، گفتم: «این از جیب شما افتاد.» تشکر کرد و گرفت. تمام راه برگشت را گریه کردم. مردم خیلی گرفتار شده‌اند اسماعیل.

دوشنبه

همکارم گفت از مترو که بیرون می‌آمده شنیده که یک نفر با صدای بلند پشت سر هم می‌گوید «دنت وری» (Don't worry)، تعجب می‌کند که چرا یک نفر باید مدام به انگلیسی به مردم بگوید نگران نباشند؟ وقتی می‌آید بیرون، می‌بیند آقایی داد می‌زند «موتور فوری!»

سه‌شنبه

امروز دستفروش مترو می‌گفت: «جنس من را نبینید ضرر کردید، ببینید چندتا می‌خرید، باز هم ضرر کردید. کلا قرار است ضرر کنید شما!»

چهارشنبه

در قطار مترو در دو ردیف شش‌تایی روبه‌روی هم نشسته بودیم. یک نفر از ردیف روبه‌رو ما را به زنی که کف واگن نشسته بود نشان داد و گفت: «این‌ها اگر جمع‌تر بنشینند شما هم جا می‌شوی، روی زمین نشستن سخت است!»

پنجشنبه

مرد دستفروش در مترو بلند گفت: «ان‌شاءالله خدا به همه پول بدهد تا مردم از من خرید کنند.» گفتم: «اگر به همه پول بدهد، به شما هم می‌دهد و دیگر مجبور نیستی این‌ها را بفروشی!»

آن طرف زن دستفروشی از فرط خستگی روی صندلی نشست و گفت: «هییییی... خدای پولدارها... شکر!»

جمعه

در مترو یک لحظه تبلیغات فروشنده جوراب با تبلیغات فروشنده آلوچه و لواشک قاطی شد: «جوراب‌های ضدبو، ضدعرق... ترش و خوشمزه!»



شهر زیرزمینی

◀ زهره شریفی

گرچه در مواردی واگن‌هایی وجود داشت که گران‌تر یا مخصوص طبقات مرفه جامعه بود که البته باید پول بیشتری برای سوار شدن به آن‌ها پرداخت می‌کردند اما به هر صورت مردم در ایستگاه‌ها خواسته و ناخواسته در کنار یکدیگر و شاهد زندگی هم بودند؛ مانند امروز که ایستگاه‌های مترو پر از مسافرانی است که یکی از اعیان‌ترین نقطه شهر به قصد خرید به بازار بلورفروش‌ها در جنوبی‌ترین نقطه شهر می‌رود و دیگری از مرکز شهر برای گردش و تفریح به شمالی‌ترین منطقه شهر که محل رفت و آمد طبقات بالاتر است، بدون آن که هیچ یک مرزی را در بین این مناطق احساس کنند، به غیر از تغییر در پوشش و نوع و جنس لباس‌ها که ناخواسته نمایان است. چرا که مسیر حرکت این قطارها زیر زمین است که در آن از شهر و نمایش‌های در و دیوار و خانه و... خبری نیست.

جالب است بدانیم محل گذر این قطارهای زیرزمینی یعنی همان تونل‌های به ظاهر ترسناک، زمانی پناهگاه مردم هم بود. داستان آن برمی‌گردد به زمان جنگ جهانی دوم که بسیاری از ساکنان شهرهای دارای مترو برای در امان ماندن از بمباران دشمن به این تونل‌ها پناه می‌بردند و برایشان حکم پناهگاه را داشت.

متروی لندن به عنوان یکی از قدیمی‌ترین متروهای جهان با وجود ایستگاه‌های بزرگ با قابلیت ورود و خروج همزمان تعداد زیادی مسافر در زمان جنگ جهانی دوم به عنوان پناهگاه استفاده می‌شد یا متروی معروف مسکو که به عنوان شاهکاری در عرصه هنر و فرهنگ در جهان شناخته شده و به واقع موزه‌ای زیرزمینی است که باید از آن دیدن کرد.

این پروژه بزرگ در دوران شوروی زیر نظر «استالین» تحت عنوان «کاخ‌هایی برای مردم» ساخته شد؛ چنان‌که در عین زیبایی و شکوه، کاملاً کاربردی است و یکی از سلوغ‌ترین متروهای دنیا به حساب می‌آید.

در زمان جنگ جهانی دوم، ایستگاه‌های این مترو پناهگاه مردم بود و هنوز هم در بعضی از ایستگاه‌های آن، ردی از تاریخ جنگ را می‌توان حس کرد. در واقع آنچه در زمان جنگ بر شهر مسکو سایه انداخته بود همه در ایستگاه‌های مترو قابل مشاهده است؛ از حال و هوای مردم شهر گرفته تا پناه آوردن به ایستگاه‌ها در زمان حمله‌های هوایی. حتی شخص استالین که خود اولین مسافر این قطار بود جلسات دولتی‌اش را همراه با نمایندگان در ایستگاهی که در زمان خودش طراحی شده بود، برگزار می‌کرد. یکی دیگر از قدیمی‌ترین متروهای جهان که به غیر از کاربرد حمل و نقل، از همان بدو تأسیس به عنوان نمایشگاهی از هنرنمایی هنرمندان برجسته معروف شد و البته هنوز هم هست، مترو پاریس است.

این مجموعه از بدو تأسیس یعنی ۱۹۰۰ میلادی، نمادی از مدرن‌سازی و رشد و پیشرفت شهر زیبای پاریس بود که هم‌زمان با پنجمین نمایشگاه جهانی در این شهر راه‌اندازی شد. ساخت این مترو تا جنگ جهانی اول به سرعت گسترش یافت و با آن که شروع جنگ جهانی دوم، توسعه آن را دچار وقفه کرد اما بعد از گذر از این دوره بحران، باز به همان سرعت گذشته، مسیر پیشرفت را طی کرد تا امروز که به عنوان یکی از زیباترین و پرسرعت‌ترین مجموعه قطارهای زیرزمینی در جهان شناخته شده است.

تمام این نمونه‌ها نشان می‌دهد که سازندگان اولیه مترو و ادامه‌دهندگان راه آنان کم‌کم متوجه شدند این مجموعه که به واقع یک شهر زیرزمینی است می‌تواند فضای مناسبی برای تعاملات فرهنگی، هنری، علمی و از همه مهم‌تر اجتماعی باشد.

در همین کشور خودمان هم با چند بار استفاده از متروی شهر تهران، متوجه این تعاملات و تأثیرات می‌شویم تا جایی که می‌توانیم امیدوار باشیم شاید روزی برسد که مترو در ایران هم مانند بسیاری از کشورهای جهان بیش از کاربرد اصلی‌اش یعنی جابه‌جایی مسافران، بستری مفید و مناسب برای انجام فعالیت‌های متنوع و تأثیرگذار فرهنگی و اجتماعی باشد.

علت این نامگذاری، بخاری بود که از دودکش آن خارج می‌شد. در واقع «ماشین دودی» را می‌توان در اصل نخستین خط تراموای در ایران دانست که با وجود دو ایستگاه، تهران را به شهری یا همان شاه‌عبدالعظیم می‌رساند. با راه افتادن قطارهای مترو و قبل از آن تراموا که به صورت واگن‌هایی جدا اما پیوسته به هم مسافران را در سطح شهر جابه‌جا می‌کردند فضایی ایجاد شد که مردم از هر طبقه بدون تفاوت در هزینه پرداختی، کنار هم نشسته یا ایستاده به مقصد برسند.



متروی پاریس ۱۹۰۰



متروی لندن



متروی مسکو

تصور کنید یک روز صبح از خواب بیدار شده و متوجه می‌شوید هیچ وسیله حمل و نقل عمومی شهری یعنی اتوبوس، تاکسی خطی و مترو وجود ندارد و شما هم هیچ وسیله نقلیه شخصی ندارید که از آن استفاده کنید. چه اتفاقی می‌افتد؟! نه تنها ترسناک که برای روزگاری که ما در آن زندگی می‌کنیم غیرممکن است بتوانیم حتی یک ساعت هم با این شرایط در محیط شهری زندگی کنیم، آن هم در شهرهای بزرگ که ساکنانشان عادت کرده‌اند برای جزئی‌ترین خرید سوار بر مرکبی شده و تا رسیدن به مقصد کمتر قدم بردارند!

اما این تصور ترسناک چند صد سال پیش، نه تنها برای مردم امری عادی بوده است که حتی تصور هم نمی‌کردند روزگاری برسد که وسیله نقلیه‌ای چون «مترو» به چند ساعت و حتی کمتر، آن‌ها را از شمالی‌ترین نقطه شهر به جنوبی‌ترین یا برعکس - که هر کدام دنیای متفاوتی از زیستن است - برساند.

از ترکیب دو کلمه «حمل و نقل» این طور برمی‌آید که جابه‌جایی انسان‌ها و کالاهای مورد نیازشان، اصلی‌ترین هدف این مجموعه است و در ساختاری فنی و مهندسی تعریف می‌شود. اما این روزها داستان حمل و نقل آن هم در محدوده مناطق شهری که با نام «وسایل نقلیه عمومی» تعریف می‌شود، فرق بسیاری کرده و تبدیل به یک مسأله اجتماعی مهم شده که می‌تواند در جزئی‌ترین مسائل زندگی انسان‌ها تأثیرگذار باشد.

در این بین مترو به عنوان یک وسیله نقلیه تندرو که نقاط مختلف شهر را به هم وصل کرده است، جدا از تأثیرات زیست‌محیطی، اقتصادی، فرهنگی و حتی روانی، به نظر جامعه‌شناسان، تغییرات بنیادینی در رفتار، کردار و شیوه‌های انجام کارهای روزمره مردم ایجاد می‌کند و مهم‌تر از همه ارتباطات و حرکت جمعیت‌های انسانی در درون شهرها را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد؛ چنان‌که سبب ایجاد تغییراتی در زندگی روزمره افراد شده است. از آن جمله می‌توان به شکل‌گیری فضایی متفاوت برای برقراری روابط اجتماعی میان طبقات مختلف جامعه تا انجام فعالیت‌های فرهنگی و اقتصادی اشاره کرد.

مطمئناً مؤسسان مترو زمانی که برای اولین بار به فکر راه‌اندازی یک شبکه حمل و نقل تندرو برای جابه‌جایی مسافران شهری افتادند هیچ فکر نکرده بودند که این مجموعه زیرزمینی فرصتی برای تبادلات فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی و سیاسی میان مردم جامعه از هر طبقه اجتماعی خواهد شد، چرا که وقتی قرار است هر روز در هر واگن، افرادی با فرهنگ‌ها و جایگاه‌های اجتماعی و اقتصادی مختلف، در طول یک سفر هرچند کوتاه بدون هیچ برتری و با پرداختن هزینه‌ای یکسان کنار هم باشند ممکن است در حد یک گفتگوی ساده وارد تعامل با یکدیگر شده و از حال و روز هم تا رسیدن به مقصد با خبر شوند و شاید با این تعاملات، قضاوت‌های نادرستی که هر کدام درباره دیگری که آن‌ها را بالاتر یا پایین‌تر از خود می‌دانند دارند، تغییر کرده و شناختی مهربان‌تر نسبت به یکدیگر پیدا کنند.

مترو یا همان قطار برقی زیرزمینی که تاریخ اولین راه‌اندازی آن به ۱۶۰ سال پیش در لندن برمی‌گردد با هدف سرعت بخشیدن به جابه‌جایی مسافران به راه افتاد. البته قبل از آن استفاده از «تراموا» به عنوان یک وسیله حمل و نقل تندرو شهری رواج داشت که حدود ۲۱۶ سال پیش یعنی چندین سال قبل‌تر از مترو در انگلستان استفاده می‌شد و جایگزین درشکه‌هایی بود که مسافران را در مسیرهای مشخص جابه‌جا می‌کردند.

تراموا ابتدا با اسب و سپس توسط موتور بخار و موتور الکتریکی روی ریل‌هایی در سطح شهر رانده می‌شد. جالب است بدانیم در ایران هم قبل از راه افتادن مترو به شکل امروزی، برای اولین بار ۱۵۰ سال پیش چنین وسیله‌ای که بین مردم آن زمان به «ماشین دودی» معروف بود راه‌اندازی شد.



مینا حیدری

زندگی زیرزمینی مردم تهران از آغازین لحظات روز در قطارهای مترو آغاز می‌شود، خطوطی که شمالی‌ترین نقطه شهر را به جنوبی‌ترین بخش آن پیوند می‌دهند یا شهروند شرق نشینی را به فضاهای ناشناخته شهر آشنا می‌کند و امکان تبادل و حتی تضارب فرهنگ‌ها را با خود به همراه دارد. حالا دیگر شمال و جنوب شهر آن قدرها از هم دور نیستند و شما با سوار شدن به یک قطار می‌توانید فضاهای گوناگون شهری را تجربه کنید؛ شهری که حالا متشکل از هزاران فرهنگ و خرده‌فرهنگ است. اگر از این بستر برای تبادل و نه تضارب ارا استفاده شود، شاید بتوان مترو را تبدیل به چهارراهی برای گفتگو کرد؛ جایی که در آن فاصله طبقاتی رنگ و بیزاد و شهر برای همه شهروندانش محلی برای زندگی باشد. در مورد این موضوع با دکتر علیرضا شریفی یزدی، روان‌شناس اجتماعی به گفتگو نشستیم.



مترو در شهر تهران و سایر شهرهایی که خطوط مترو دارند تبدیل به محلی برای برخورد فرهنگ‌ها شده است و افرادی که از نقاط مختلف شهر می‌آیند در این مکان با هم همسفر می‌شوند و در اندک زمانی می‌توانند فضاهای گوناگون شهری را تجربه کنند. این روند چه مزایا و آسیب‌هایی می‌تواند در پی داشته باشد؟

پی‌یر بوردیو (PIERRE BOURDIEU)، جامعه‌شناس و مردم‌شناس فرانسوی در بحث فضاها و جامعه‌شناسی فرهنگی، مطالعات گسترده‌ای دارد. او معتقد است فضاهایی وجود دارند که سبب انتقال فرهنگ‌ها و ارزش‌ها می‌شوند و فرهنگ از یک نقطه به نقطه دیگر جابه‌جا می‌شود. بوردیو می‌گوید در جامعه سرمایه‌های مختلفی اعم از سرمایه اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی وجود دارد و به فرهنگ باید به عنوان یک موجود زنده نگریست که همیشه سیال و روان است و از جایی به جای دیگر و از نقطه‌ای به نقطه دیگر تغییر می‌کند و معمولاً حالت آیشاری دارد؛ یعنی در برخی موارد فرهنگ غنی‌تر است و جذابیت بیشتری دارد اما در مواردی دچار خلاء و کمبود است.

از حدود ۱۰۰ سال پیش، وسایل حمل و نقل عمومی که مترو نیز یکی از آن‌هاست ابزار مهمی در جابه‌جایی فرهنگ محسوب می‌شوند. در زمان گذشته که از چهارپایان برای سفر استفاده می‌کردند و بدین شیوه از شرق به غرب یا شمال به جنوب سفر می‌کردند، جابه‌جایی فرهنگ به کندی صورت می‌گرفت اما بعدتر که وسایل تندترتری از قبیل قطار، کشتی و هواپیما آمدند، مکان‌های مختلف در زمان‌های کوتاه در دسترس قرار گرفتند. بعدها مترو یا قطار شهری به یکی از سریع‌ترین ابزارهای جابه‌جایی در شهرهای بزرگ بدل شد و روزانه جمعیت زیادی را از مناطق مختلف به سایر بخش‌ها منتقل می‌کرد. این مکان را می‌توان به عنوان مرکزی فرهنگی در نظر گرفت که در انتقال فرهنگ نقش دارد.

در کلان‌شهرهای ایرانی در ابتدا هویت‌محله محور وجود داشت، یعنی هر محله‌ای برای خودش آداب و رسوم و چارچوب‌های گوناگون داشت اما حالا این مرزها شکسته شده، زیرا بسیار از اهالی محل در سایر محلات تردد می‌کنند و کنش و واکنش‌های گوناگون را با خود به محله می‌آورند.

نکته بعدی این‌جاست که وقتی ایستگاهی در محله‌ای راه می‌افتد باعث ورود افراد مختلف به آن منطقه می‌شود. گروهی از افراد که منطقه آن‌ها تحت پوشش مترو نیست، وسیله نقلیه‌شان را در این محل پارک می‌کنند و با مترو جابه‌جا می‌شوند و در نتیجه این اتفاق هم جابه‌جایی فرهنگی رخ می‌دهد.

جابه‌جایی فرهنگ را نباید به عنوان حسن یا عیب در نظر گرفت و نگاه ارزشی به آن داشت. باید بپذیریم که در دوران معاصر چه بخوایم و چه نخواهیم، انتقال فرهنگ به اشکال مختلف روی خواهد داد. این انتقال می‌تواند در شکل‌های مختلف وسایل نقلیه درون‌شهری و برون‌شهری رخ دهد و این روزها مترو یکی از اثرگذارترین شیوه‌های انتقال فرهنگی است.

اما این انتقال فرهنگ، ناخواسته آسیب‌هایی را نیز در پی دارد. در گذشته محله‌ها با هم تفاوت‌هایی داشتند؛ محله‌های بالای شهر سبک زندگی، تاملات و رفت و آمدهای خاص خودشان را داشتند و در جنوب شهر نیز شرایط دیگری حاکم بود. این روزها این تاملات دگرگون شده و سهولت در جابه‌جایی سبب می‌شود اقشار فرودست هم به مناطق دیگر بروند و در خیابان‌ها قدم بزنند و خودروها و سبک ساختمان‌ها را بنگرند و نگاهی نسبی در زمینه تفریحات قشر بالای جامعه داشته باشند. این آگاهی، زمینه خلاء، سرخوردگی و احساس عقب‌ماندگی و احساساتی نظیر اضطراب و سرخوردگی را در افراد ایجاد می‌کند.

اگر نگاهی کلان‌تر به این موضوع داشته باشیم پس از این جابه‌جایی در شهر، ارزش‌های مادی برای جوانان مطرح می‌شود، بسیاری از آن‌ها حاضرند برای رسیدن به آنچه ایده‌آل ذهنیشان است به هر کاری دست بزنند و این امر خودش را در قالب آسیب‌های اجتماعی نشان خواهد داد. گاهی نرسیدن به رویاها سبب می‌شود افراد دچار سرخوردگی شوند و به سمت ناهنجاری‌هایی همچون اعتیاد بروند و گاهی هم نوعی تقابل بین طبقات جامعه ایجاد می‌شود و طبقه ضعیف‌تر احساس بی‌عدالتی و نابرابری می‌کند. در نتیجه همین احساسات، خصومت در بین طبقات اجتماعی افزایش می‌یابد و آسیب‌ها را افزایش می‌دهد.

اگرچه این برخوردها ممکن است جنبه مثبت هم داشته باشد و سبب ایجاد انگیزه در میان افراد شود و آن‌ها را وادار کند تلاش و کوشش بیشتری انجام دهند تا بتوانند شرایط زندگی‌شان را تغییر دهند. در هر صورت هر دو وجه ماجرا می‌تواند برای افراد صادق باشد. به هرحال افرادی که در طبقات بالای جامعه قرار دارند اغلب با ماشین‌های لاکچریشان تردد کرده و کمتر از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند اما قشر ضعیف و فرودست شاید بتوانند در چنین شرایطی در جهت تعدیل فاصله طبقاتی گام بردارد.

مشاهده عینی این شرایط، سبب گسست بیشتر اجتماعی نخواهد شد؟

این گسست به طور طبیعی وجود دارد، زیرا اگر گسست رخ نمی‌داد به قول معروف بالای شهر و پایین شهر وجود نداشت. احساس فلاکت (شاخصی است که با استفاده از حاصل‌جمع نرخ بیکاری و تورم، سلامت کلی یک اقتصاد را سنجیده و نشان می‌دهد که سطح رفاه افراد یک کشور در چه حدی است.

اعداد بالای شاخص فلاکت به معنای وضعیت بد معیشتی مردم و اعداد پایین این شاخص به معنای رفاه اقتصادی است) شاخص مهمی در اقتصاد و جامعه‌شناسی است که در این شرایط بیشتر برای مردم قابل لمس خواهد بود. عموماً این گسست از قبل وجود داشته اما چون تردد در سایر محلات نبوده، افراد آن را کمتر احساس می‌کردند.



دوشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۲- سال نود و هشتم- شماره ۰۵ ۲۸۶

گفتگو با دکتر علیرضا شریفی یزدی، روان‌شناس اجتماعی

تقاطع ایستگاه‌ها یا تضارب فرهنگ‌ها؟



تردد در قسمت‌های مختلف شهر، حس اختلاف طبقاتی و تقابل را افزایش داده و زمینه‌های خشم را در میان اقشار جامعه فراهم کرده است و از نظر جامعه‌شناسی این امر می‌تواند به مرور زمان زمینه‌ساز شورش‌های خیابانی شود.

یعنی این تردد، زمینه جرم و خشونت را بیشتر در

جامعه فراهم می‌کند؟

شورش‌های خیابانی، حد‌نهایی این تقابل است. وقتی احساس فقر در کسی شکل می‌گیرد او در ابتدا دچار ناگامی و سرخوردگی می‌شود و احساس عدم امنیت می‌کند، این حس سبب ایجاد اضطراب و افسردگی در میان افراد می‌شود و وقتی فرد مسائل را با خود تجزیه و تحلیل می‌کند، دچار احساس خشم و پرخاش شده و زمینه برای درگیری فراهم می‌شود.

این خشم به دو صورت خود را نشان خواهد داد، اول انتقام از خود با اقداماتی نظیر خودکشی، خودزنی و اعتیاد و دوم انتقام از دیگران با رفتارهایی مانند کیف‌قاپی، سرقت‌های خرد و جدال‌های اجتماعی. این رفتارها به شکل زنجیره‌وار شکل می‌گیرند و به مرور زمان با افزایش نابرابری به شورش‌های خیابانی منتهی می‌شوند.

به هرحال مترو به‌عنوان وسیله نقلیه عمومی در میان اقشار گسترده‌ای استفاده می‌شود و انتقال فرهنگ با سرعت رخ خواهد داد، پس چگونه می‌توان با تبعات آن مقابله کرد؟

اگر قرار باشد راهکاری در این زمینه ارائه شود قطعاً باید به راهکارهای بلندمدت فکر کرد و تا جایی که ممکن است باید ضریب جینی (یک شاخص اقتصادی است که به وسیله آن نابرابری مالی در یک کشور را محاسبه می‌کنند. ضریب جینی، نشان‌دهنده توزیع

آیا مترو در سایر کشورهای جهان نیز چنین نقشی را دارد و این انتقال فرهنگی در سایر کشورها نیز رخ می‌دهد؟

این اتفاق در سایر کشورها نیز رایج است. اگر سری به متروی مسکو بزنید گویا در یک گالری بسیار بزرگ و زیبا قدم می‌زنید و یکی از جاذبه‌های گردشگری شهر مسکو قطعاً ایستگاه‌های مترو آن است که یکی از کهن‌ترین و باشکوه‌ترین شبکه‌های زیرزمینی

در جهان به حساب می‌آید. ایستگاه‌های بزرگ و پرفضای این سیستم مترو که با ذهنیت ستایش از دولت کمونیست حاکم وقت بنیان‌گذاری شده بود، با مجسمه‌های مرمری، دیوارهای موزائیک و شیشه‌های رنگین تزئین شده است و متروی مسکو روزانه مسافران زیادی را بین کلیه خطوط خود جابه‌جا می‌کند. طبق آمار اعلام‌شده در هفته حدود ۹ میلیون نفر در ایستگاه‌های متروی این شهر در حال رفت‌وآمد هستند. متروی مسکو از ۱۴ خط و ۲۱۲ ایستگاه تشکیل

شده است و مسیری حدود ۳۶۰ کیلومتر را طی می‌کند. ۴۴ مورد از این ۲۱۲ ایستگاه، مراکز تاریخی هستند و از مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری شهر به شمار می‌آیند، بنابراین در چنین شرایطی حتماً تاملات فرهنگی و اجتماعی گسترده‌ای شکل می‌گیرد. البته رسانه‌های فارسی‌زبان نیز در انتقال این فرهنگ نقش دارند اما مترو به‌عنوان یک وسیله نقلیه عمومی که جمعیت بسیاری از آن استفاده می‌کنند بسیار مهم است و بسیاری از تاملات فرهنگی در این مکان اتفاق می‌افتد و ما بدون این که در جریان باشیم در معرض این تامل قرار می‌گیریم.

در مترو شاهد مواردی مانند مشاغل کاذب یا اتفاقاتی نظیر خودکشی هستیم، آیا این اتفاقات بخشی از دامنه‌ها و تبعات متروست یا تبعات اجتماعی است که به مترو کشیده می‌شود؟

مترو را نمی‌توان خارج از فضای شهری تجزیه و تحلیل کرد و دقیقاً بخشی از آنچه زیر پوست شهر رخ می‌دهد در مترو نمود پیدا می‌کند. مثلاً وقتی درباره دستفروشی صحبت می‌کنیم این گونه نیست که این پدیده صرفاً در مترو مشاهده شود، زیرا این افراد عموماً از اقشار ضعیف جامعه هستند و اغلب از دارایی‌های شهروندی جز آنچه می‌فروشند سهمی در بساط ندارند و نمی‌توانند برای خود محل کسبی فراهم کنند، بنابراین دستفروشی می‌کنند و اگر مترو نباشد قطعاً آن‌ها همین کار را در جایی دیگر انجام می‌دهند. در مورد خودکشی نیز همین مسأله صادق است، یعنی مشکلات فردی و اجتماعی، افرادی را که زمینه خودکشی دارند به این کار وادار می‌کند و اگر این اتفاق در مترو رخ ندهد در جای دیگر رخ خواهد داد.

مسأله درددل کردن افراد به‌خصوص خانم‌ها در مترو و در ایستگاه‌های خلوت‌تر نیز پدیده‌ای قابل توجه است. بسیاری افراد در مترو گویا به دنبال کسی هستند که حرف‌هایشان را بشنود تا در مورد مسائل و مشکلاتشان با او گفتگو کنند و مترو جایی است که این امکان را برای افراد فراهم می‌آورد. سایر آسیب‌های اجتماعی نیز با توجه به شرایط جامعه در مترو وجود دارد. اگر کیف‌قاپی و سرقت موبایل در مترو اتفاق می‌افتد، بخشی از اتفاقاتی است که در سطح شهر رخ می‌دهد و در حقیقت مترو بخش کوچک‌شده فضای شهر محسوب می‌شود.

گاهی در مترو گفتگوهای سیاسی و اجتماعی صورت می‌گیرد و مردم عقاید خود را با هم به اشتراک می‌گذارند و گاهی در این زمینه جر و بحث‌هایی نیز اتفاق می‌افتد. گاهی شرایط مترو مانند خرابی قطارها و تأخیر، سبب بروز اعتراضات جمعی در مترو می‌شود. آیا مترو می‌تواند پایگاه شکل‌گیری تحولات یا احیانا اعتراضات اجتماعی باشد؟

مترو نمی‌تواند پایگاهی برای شکل‌گیری تحولات اجتماعی محسوب شود اما انتقال‌دهنده وقایع است. در مترو مانند هر فضای عمومی دیگری که مردم در آن‌جا تردد می‌کنند بیشتر در مورد مسائل اجتماعی و اقتصادی و نه صرفاً سیاسی باهم صحبت می‌کنند و گاهی اعتراض، ناراضیاتی و ناراحتشان را نیز نشان می‌دهند. شرایط قرار گرفتن در جمع به فرد این جسارت را می‌دهد که نظرش را بیان کند و گاهی حتی آن را فریاد بزند. این صدا در جمع شنیده می‌شود و فرد در همان جمع گم می‌شود و اغلب نیز کسی به او کاری ندارد. به هرحال مترو مکانی برای تعامل و تبادل اطلاعات است و نمی‌تواند پایگاهی برای اعتراضات باشد ولی می‌تواند مقدمه‌ای برای بروز وقایع و تحولات جامعه باشد.

آیا با این گفتگوها فقط بار روانی مردم سبک

می‌شود یا مقدمه‌ای برای تفکر به وجود می‌آید؟

طبیعتاً این جنس گفتگوها زمینه تفکر را ایجاد نمی‌کند و بحث تفکر، برآیندی بلندمدت است که در فضاهای عمومی اتفاق نمی‌افتد. اصولاً فضاهای عمومی مانند اتوبوس، مترو...، بروزدهند تفکرات هستند نه ایجادکننده. اتفاقاتی که گاهی در مترو رخ می‌دهد از جنس اعتراض است و اعتراض‌ها هم ویژه انسان ناراضی است که قصد دارد خودش را تخلیه کند. بنابراین به افراد کمک می‌کند تا کمی بار روانشان را سبک کنند، اما گاهی این مسأله، هشداردهنده و بیانگر آن است که سطح امنیت در جامعه بالاست.

انسانی که احساس عدم ارتباطی و ناراضیاتی داشته باشد می‌تواند از مترو به‌عنوان کلاس درس استفاده کند و تصور کند که می‌تواند نظر را به هم بریزد و مسائل را درون خودش سرکوب نکند و در این میان دگرگانی نیز با او همراه خواهند شد.

ایستگاه

گفتگو ۵

ضمیمه جامعه Zamimeh - Jameah

بنابراین تحولات جامعه در سطح فضاهای عمومی مانند مترو به وضوح قابل مشاهده است و می‌تواند به عنوان مدلی برای پژوهش باشد.

چطور می‌توان از مترو برای توسعه فرهنگی استفاده کرد و چه راهکارهایی در این زمینه می‌توان ارائه داد؟

بهترین راه، استفاده از تجربه‌هایی است که در سایر ایستگاه‌های مترو جهان رخ داده است. در ایستگاه‌ها معمولاً رخدادهای کوچک اتفاق می‌افتد و مثلاً مردم می‌توانند مدت کوتاهی به موسیقی گوش کنند، یک موزیک فاخر بشنوند و لحظات روحنوازی برایشان فراهم شود. میلمان درون مترو و ایستگاه‌های آن نیز می‌تواند در کاهش خشم، ناراحتی و استرس افراد مؤثر باشد و زمانی که فرد خسته از کار باز می‌گردد فضایی باشد که لحظه‌ای بتواند در آن‌جا آرام بگیرد. در تبلیغات محیطی مترو باید از نوشتن شمارهای سنگین و ارشادی خودداری کرد و واژه‌هایی به کار برد که سبب آرامش فرد شود، چه در لحظات آغازین روز که فرد به محل کار می‌رود و چه در ساعات عصر که فرد خسته از فعالیت روز به خانه باز می‌گردد. اتفاقات کوچک و چشم‌نوازی می‌تواند در مترو رخ دهد که اگر فرد حتی دقیقه‌ای برای تماشای آن بایستد، با کلیپ یا پیامی کوتاه و ارزشمند مواجه شود نه آنچه خوشایند افراد خاص است.

آیا در چنین شرایطی، طرح‌هایی مانند قطار دانایی یا طرح احداث کتابخانه در مترو مفهوم پیدا می‌کند؟

طرح‌ها و برنامه‌های شهری چه در مترو و چه در سایر اماکن، زمانی معنا پیدا می‌کنند که مورد نیاز و خواست مردم باشد نه سلیقه مدیران و اگر قرار باشد برای خوشایند مدیران اقدام کنیم ممکن است مردم از آن استقبال نکنند. به هرحال اگر هر اقدامی در راستای تأمین نیازهای مردم باشد ارزشمند است.

آیا شهروندان از فضای فیزیکی مترو به درستی استفاده می‌کنند؟ یا از فضاهای عمومی خوب نگهداری می‌کنند؟

عموم مردم از وسایل نقلیه عمومی به طور صحیح استفاده می‌کنند و آن‌ عده‌ای که دست به تخریب اموال عمومی می‌زنند به پدیده وندالیسم مبتلا هستند (تخریب‌گرایی یا خرابکاری یا وُندالیسم (VANDALISM) به معنای تخریب کنترل‌نشده اشیاء و آثار فرهنگی بارزها یا اموال عمومی است که یک ناهنجاری اجتماعی به حساب می‌آید و دلایل متعددی برای آن عنوان می‌کنند. وندالیسم را در زمره انحرفات و بی‌زحاکری‌های جوامع جدید دسته‌بندی و آن را عکس‌العملی خصمانه و واکنشی کینه‌توزانه نسبت به برخی از قشارها، ناملایمات، اجحاف‌ها و شکست‌ها تحلیل می‌کنند).

با شکل‌گیری ناراضیاتی در اجتماع، این پدیده نیز گسترش می‌یابد و بیانگر آن است که افراد، منافع فردی را با منافع جمعی در تضاد می‌دانند. آن‌ها معتقدند آسیب به چیزی که نماد دولت است سبب احقاق حقوقشان خواهد شد. چندی پیش فردی را مشاهده کردم که درختی را از ریشه بیرون می‌آورد و وقتی از او پرسیدم که دلیل کارش چیست گفت قصد دارد آن را در حیاط خانه‌اش بکارد. این افراد، شهر و امکانات آن را بخشی از محیط زندگی‌شان نمی‌دانند.

پدیده وندالیسم بیشتر در چه نسل‌هایی مشاهده می‌شود و این افراد عموماً چه مکان‌هایی را تخریب می‌کنند؟

در تمام دنیا پدیده وندالیسم در دوره نوجوانی و ابتدای دوره جوانی رخ می‌دهد و اگر بخواهیم مقیاس‌سازی کنیم دهه هشتاد در نود در آن جای می‌گیرند و معمولاً در مکان‌هایی که این قشر تردد می‌کنند این اتفاق بیشتر رخ می‌دهد؛ حالا این مکان می‌تواند وسایل نقلیه عمومی، پارک‌ها، مدارس یا هرجای دیگری باشد.



گفتگو با محمد جواد علیمردانی رویاهای یک راهبر مترو

مینا حیدری

مثلا در خط صادقیه قطار وارد محوطه بزرگی می شود که در آن جریل ها چند شاخه می شوند و چندین لاین پارکینگ وجود دارد و تعداد زیادی قطار می توانند پارک کنند و حتی تعمیر شوند. قطارها در این پایانه می توانند خاموش بمانند یا استندبای شوند یا شب پس از پایان کار قطارها در این سوله ها پارک کنند؛ فضای بزرگی است و حدود ۱۰ خط دوتایی دارد و در هر خط، دو قطار پشت سر هم پارک می شوند.

در انتهای خط یک در جنوب تهران، پایانه بزرگ فتح آباد وجود دارد که شرکت واگن سازی نیز همان جا قرار دارد و خط ۴ یا همان ایستگاه کلاهدوز هم یک پایانه دارد. ممکن است پایانه های خطوط جدید آماده نشده باشند و در این شرایط کار بسیار دشوار است، چون راهبران ناچارند آخر شب قطار را داخل خط پارک کنند و در این مکان ها تعمیر کاران، حضور فعال ندارند. در پایانه ها همیشه بخش تعمیرات فعال است و اگر در بخشی از خط قطار دچار مشکل شود باید تا انتهای مسیر حرکت کند تا در پایانه تعمیر شود.

حرکت نکنند و به اصطلاح عامیانه قطار گاز نخورد. برای این که تراکشن اعمال شود و قطار بتواند در مسیر حرکت کند کنتاکتورهای مختلفی وجود دارد که بسته شدن درب، آزاد شدن ترمز، ای تی پی و فشار هوا در این مسأله دخیلند. وقتی تمام این کنتاکتورها بسته شوند قطار می تواند حرکت کند، اما اگر به هر دلیلی یکی از این موارد دچار مشکل شود قطار حرکت نمی کند. در این شرایط راهبر باید در عرض پنج دقیقه مشکل را بیابد و حل کند تا قطار به حرکتش ادامه دهد.

اگر در پنج دقیقه نتواند مشکل را حل کند یا مثلا ایرادی در زیر قطار وجود داشته باشد باید اطلاع رسانی کند تا قطار کوپل شود، اصطلاحا توسط قطار امداد بکسل شود. قطار امداد از جای خاصی به کمک نمی آید و این وظیفه برعهده قطار جلویی یا پشتی است که خودش مسافر دارد و باید مرکز کنترل ترافیک اعلام کند تا قطاری که نقص فنی ندارد مسافران را تخلیه و قطار معیوب را که مسافرانش تخلیه شده اند

مترو به عنوان زیرزمین شهر شاید برای بسیاری از ما راز آلود باشد و از وقایع پشت پرده آن بی خبر باشیم؛ از ساده ترین اتفاقی مانند بسته شدن درب های قطار یا ماندن در تونل های تاریک و بدون تهویه گرفته تا حوادث دلخراش مترو و راهبرانی که گاهی با لیخنند وارد ایستگاه می شوند و به غر زدن های ما برای توقف و حرکت می خندند یا شلوغی های روی سکوها که گاهی حتی به بالای پله هایز کشیده می شود.

شاید خواندن بخش هایی از این گزارش برای همگان مناسب نباشد اما این واقعیتی است که هر روز در زیرزمین های شهر رخ می دهد. محمد جواد علیمردانی، کارشناس ترافیک و حمل و نقل عمومی و راهبر مترو در این زمینه می گوید شاید اولین چیزی که پس از واژه مترو یادتان بیاید شلوغی و ازدحام آن باشد اما راهبران، رویا و کابوسشان با قطار رقم خورده است.



سیستم های ایمنی مترو بر چه مبنایی عمل می کنند و چه دستورالعمل هایی دارند؟

اصل اولیه در مترو، ایمنی جان مسافران و سلامت ناوگان است، به همین جهت یک سیستم حفاظتی به نام «ای تی پی» (Automatic Train Protection) برای مترو طراحی شده که اولین وظیفه آن ممانعت از برخورد قطارها با یکدیگر و توقف قطارها در فاصله معینی از هم است. این سیستم تشخیص می دهد که اگر خط اشغال است قطار وارد ایستگاه نشود یا به قطار جلویی نزدیک نشود.

دومین کار کرد این سیستم، کنترل سرعت است که قطار در ایستگاه، در قوس و در هر مسیری می تواند چه میزان سرعت داشته باشد و اگر سرعت قطار بیش از حد مجاز باشد به صورت اتوماتیک، ترمز قطار فعال می شود و سرعت را به حد نصاب می رساند.

وظیفه سوم این سیستم، کنترل درب های قطار است که چه زمانی درب ها باز شود و چه زمانی باز نشود و فقط در داخل ایستگاه و زمانی که قطار در توقف کامل است، فقط درهای سمت سکو باز شود. به طور کلی راهبر ۵۰ درصد کنترل قطار را در دست دارد و سیستم های ایمنی ۵۰ درصد دیگر را برای محافظت از جان مسافران و ناوگان بر عهده دارند.

در بسیاری موارد اگر مشکلی وجود داشته باشد این سیستم ها به قطار اجازه حرکت نمی دهد. قطارها پشت سرهم حرکت می کنند و مثل اتوبوس و تاکسی، امکان سبقت گرفتن از هم را ندارند، در نتیجه اگر یک قطار داخل ایستگاه یا تونل به مشکل برخورد قطارهای بعدی نیز ناچارند پشت سرش بایستند.

نهایت سرعت قطار بدون سیستم ایمنی ای تی پی، ۸۰ کیلومتر است و خود قطار بیشتر از این نمی تواند سرعت داشته باشد اما سیستم ای تی پی برنامه ای برای حرکت قطار دارد که سرعت را در بخش های مختلف تنظیم می کند؛ مثلا در ایستگاه، سرعت قطار ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر و در مسیرهای مستقیم ۷۰ کیلومتر است و اگر مثلا سرعت در نقطه ای ۵۰ کیلومتر باشد و قطار سرعت بیشتری داشته باشد ترمزها تا زمان رسیدن به حدنصاب سرعت فعال می شوند و به صورت خودکار سرعت را پایین می آورند.

خرابی های قطارها معمولا به چه دلیل اتفاق می افتد؟

یکی از بیشترین مواردی که برای قطارها اتفاق می افتد خرابی درب هاست. قطار تا زمانی که تمامی ۲۸ درب روی سکو کامل بسته نشده باشند و سنسور، بسته بودن آن ها را تشخیص ندهد حرکت نمی کند. گاهی در بسیاری از ایستگاهها دربها به دلیل ازدحام مسافران بسته نمی شود و همین امر سبب تأخیر قطار می شود. مثلا اگر زمان حرکت قطار از ابتدا تا انتها ۴۰ دقیقه باشد و در هر ایستگاه یک دقیقه توقف اضافه به دلیل بسته نشدن دربها داشته باشد قطار با تأخیر مواجه خواهد شد و در زمان مناسب به مقصد نخواهد رسید. درها گاهی به دلیل ازدحام به سختی بسته می شوند و چون مداوم در حال باز و بسته شدن هستند به مرور زمان دچار مشکل می شوند و در نهایت راهبر باید آن را درست کند یا آن درب را از مدار خارج کند تا قطار بتواند حرکت کند و همه این توقفها باعث تأخیر قطار خواهد شد. البته مسأله دربها مشکل بزرگی نیست و نهایتا قطار تخلیه مسافری می شود و با احتساب مسائل ایمنی، بدون مسافر به مسیرش ادامه می دهد و به سمت پایانه حرکت می کند تا از مسیر خارج شود.

مسأله دیگر تراکشن نگرفتن قطار است و زمانی اتفاق می افتد که سیستم برق به عنوان نیروی محرکه وارد موتور نشود و قطار به جلو



بسیاری از خطوط متروی جهان، مجهز به حفاظت هایی هستند که مانع سقوط افراد در ریل یا برخورد با قطار می شود. چرا در متروی ما چنین تجهیزاتی نصب نشده است؟

این امکان در طراحی سیستم مترو از ابتدا پیش بینی شده اما اجرایی نشده است و حتی سیستم های مترو قابلیت ای تی او هم دارند، یعنی می توانند بدون راهبر حرکت کنند و فقط باید سیستم های جدید روی آن ها نصب شود. سیستم های درب قطار هم همین گونه است و به سادگی در مترو قابل اجراست.

درباره سیستم حفاظتی تا ۲۰ سال پیش بحث بوده اما هزینه بالایی دارد که در حال حاضر در اولویت های مترو نیست؛ زیرا نوسازی ناوگان و خرید تجهیزات جدید در اولویتند. اگرچه شاید از نظر مردم تعبیه این دربها واجب و لازم باشد اما به دلیل تحریمها، مسائل ارزی و بودجه، شرایط برای تعبیه آن فراهم نیست. در بسیاری از کشورها هم این امکان در همه ایستگاهها وجود ندارد و سیستم حفاظتی بیشتر در ایستگاههای شلوغ و پرخطر نصب شده است. سالها پیش حتی قرار بود در این زمینه مناقصه برگزار شود و یکی از شرکت های داخلی، تجهیز ایستگاهها را بر عهده بگیرد ولی این طرح به مرحله اجرا نرسید، زیرا برای انجام این اقدام هم قطار باید تجهیز شود هم سکو.

وقتی قطاری می خواهد وارد ایستگاه شود راهبر با توجه به تجارب و آموزش هایی که دیده است شروع به ترمزگیری می کند. در چنین شرایطی ممکن است به دلیل خطای انسانی، قطار کمی جلوتر یا عقب تر بایستد. اما برای تعبیه درها باید سیستمی نصب شود که وقتی قطار وارد ایستگاه می شود کنترل از دست راهبر خارج شود و قطار در محل مشخص توقف کند و درب های قطار و درب های شیشه ای مقابل هم قرار گیرند و همزمان باز شوند. هزینه این سیستم از نظر مالی گران است اما قابل اجراست و بحث دیگری که مطرح می شود تعمیر و نگهداری آن است. این تجهیزات نیاز به نگهداری، تعمیرات و نوسازی مداوم دارند، و گر نه مشکل ساز خواهند شد.

کوپل کردن درون تونل و در داخل ایستگاه، کار دشواری است؛ نیروهای راهبر و کمک راهبر باید درون ریل بروند و کار حساس و زمان بری است که باید با دقت انجام شود، لاین مخالف نیز باید خالی باشد و قطاری رد نشود، چون قرار است دو قطار با سرعت خیلی آهسته به هم برخورد کنند و در هم قفل شوند و این کار حتما باید با دقت انجام شود تا صدمات فردی و تجهیزاتی ایجاد نشود.

بطرف کردن یک اشکال ممکن است حدود ۳۰ تا ۴۰ دقیقه زمان بگیرد و اگر قطار معیوب، مشکل ترمز داشته باشد باید ترمزهای هر هفت واگن آزاد شود و این کار ساده نیست، زیرا زیر قطار حرارت وجود دارد، برق ریلها نیز باید قطع شود تا در آن محدوده قطاری حرکت نکند و این قبیل مسائل باعث بروز اختلال سنگینی در دو طرف خط خواهد شد.

یکی از علل خرابی قطارها فرسودگی ناوگان و کمبود تعداد قطارهاست. اگر به تعداد کافی قطار وجود داشته باشد و در پیک مسافر و شلوغی مترو شش یا هفت قطار استندبای داشته باشیم شاید بتوان از بروز این مسائل پیشگیری کرد. اگر هر قطار مسیری را که می رود به پایانه باز گردد و در آنجا توسط تیم های تعمیراتی چک و اورهال شود و بعد از حدود نیم ساعت به مسیر برگردد قطارها کمتر دچار مشکل خواهند شد اما در حال حاضر یک قطار هفت تا هشت ساعت پشت سرهم در خط است. برخی قطارها کارشان را ساعت پنج صبح آغاز می کنند و ۱۰ شب از خط خارج می شوند و این حرکت های مداوم و بی وقفه، آن ها را فرسوده خواهد کرد و میزان خرابی ها را به دلیل اورهال نشدن بالا خواهد برد.

پایانه های مترو معمولا در کجا قرار دارند و چگونه اند؟

پایانه ها قاعدتا باید در ابتدا و انتهای هر خط وجود داشته باشند. اکثر خطوط به خصوص خطوط قدیمی مانند خط یک، دو و چهار، پایانه اصلی دارند و پایانه های فرعی نیز وجود دارند که فقط قطار در آن ها پارک می شود.



وضعیت غیر منتظره

سفرنامه «از تهران تا الجزیره» که شرح سفری در دهه پنجاه است، به شکل یک مطلب دنباله‌دار در شماره‌های پیش رو از ضمیمه جامعه تقدیم شما خواهد شد و آخرین قسمت آن در نوروزنامه اطلاعات به چاپ خواهد رسید.



دکتر منیژه مشیری

در بالکان توریست به ما گفته بودند که در این خانه‌ها فقط به شما جا می‌دهند و صبحانه و ناهار و شام را باید بیرون از این مکان صرف کنید. همچنین امکان استفاده از کتری برقی و هر نوع وسیله پخت و پز را ندارند. قبل از این که شروع به پرسیدن سوالاتمان کنیم، آقای واسیلوا پرسید صبحانه را چه کار می‌کنید؟ گفتیم که در دفتر بالکان توریست گفته‌اند قرار نیست کسی به ما صبحانه بدهد. در این موقع خانم واسیلوا با مهربانی گفت به شرطی که دفتر بالکان توریست چیزی نپوشد ما به شما صبحانه می‌دهیم. فقط در صورت توافق در عوض، به جای پول بلغارستان به آن‌ها دلار بدهیم. در ضمن گفت مادر واسیل صبحانه روز بعد را هم برای ما آماده خواهد کرد؛ چون روز بعد دوشنبه بود و همه به غیر از این خانم سالخورده باید سر کار می‌رفتند.

برای راهنمایی گرفتن در مورد آدرس، نامه‌ای را که در بالکان توریست برای گرفتن ویزای گردشگری داده بودند به آقای واسیلوا نشان دادیم. او نامه را خواند سپس چند سؤال پرسید. وقتی برایش اشتباهی را که سفارتشان در تهران انجام داده بود را شرح دادیم به شدت ترسید و گفت من نمی‌توانم امشب شما را این‌جا نگه دارم. کار خطرناکی است و با زبان بدن به ما فهماند که این عمل باعث می‌شود او را اعدام کنند.

ناگهان خود را با وضع غیرمنتظره‌ای روبه‌رو دیدیم و خیلی مضطرب شدیم. تنها گزینه‌ای که به نظرمان رسید این بود که خانه آن‌ها را ترک کنیم و تا صبح در فضای بیرون بمانیم و روز بعد به آن اداره برویم. وقتی تصمیممان را به او گفتیم دچار تردید شد، با خانش صحبت کرد، سپس به چند جا زنگ زد تا ببیند تکلیفش چیست. مثل این که بالاخره به راهکاری رسیده باشد گفت بهتر است با سفارتان تماس بگیریم.

حدود هشت شب بود که از اطلاعات تلفن، شماره سفارت ایران را پرسید و با آن‌جا تماس گرفت و با کسی که گوشی را برداشته بود به زبان خودش گفتگوی کوتاهی کرد. بعد از ما خواست که گوشی را بگیریم. آقای ایرانی بسیار مؤدبی به فارسی از همسر جریان را پرسید و سپس از او خواست که گوشی را به صاحبخانه بدهد. صاحبخانه با او صحبت کرد و تلفن را گذاشت و گفت اشکالی ندارد، می‌توانید امشب در این‌جا بمانید. گویا آن مسئول در سفارت ایران به نوعی به ایشان خاطر جمعی داده بود و جوری تضمین کرده بود که خطری متوجهش نخواهد شد. بعد از چند ساعت تنش و بلا تکلیفی نفس راحتی کشیدیم. سپس مسیر اداره‌ای که باید صبح روز بعد به آن‌جا مراجعه می‌کردیم را نشانمان دادند. آقای واسیلوا به ما گفت چون فردا همه افراد خانواده‌اش سر کار می‌روند، مادرش که در زیرزمین سکنی دارد صبحانه ما را آماده می‌کند. خیالمان از همه جانب راحت شد و به اتاق خودمان برگشتیم و شام مختصری خوردیم و در نهایت خستگی خوابیدیم.

صبح روز بعد زود از خواب بلند شدیم و طبق قراری که برای صرف صبحانه داشتیم در منزلشان را زدیم. خانمی که منتظر دیدنش بودیم در باز کرد و به زبان خودش به ما فهماند که تا چند دقیقه دیگر صبحانه حاضر می‌شود. خانم سالمندی بود با قامتی متوسط و موهای سپید، خیلی شبیه خانم‌های مسن ارمنی کشور خودمان. قیافه‌ای مهربان، دوستانه و حامی داشت. به آشپزخانه کوچکشان رفتیم تا در آوردن وسایل صبحانه به اتاق کمکش کنیم. همسر که دید صبحانه کمی نان و پنیر و ظرف کوچکی شیر است، از او تخم‌مرغ پخته خواست. او متوجه منظورمان نشد تا آن که همسر مجبور شد با پانتومیم و در آوردن صدای مرغ به او بفهماند که چه می‌خواهد. پیرزن دوست‌داشتنی که به‌شدت خنده‌اش گرفته بود، با سر نشان داد که مقصودمان را فهمیده است. ظرفی برداشت و مشغول جوشاندن دو عدد تخم‌مرغ شد.

صبحانه را خوردیم و با عجله به سمت آدرس موعود، با اتوبوس که تنها گزینه بود روانه شدیم. در آن اداره مدارک ما را دیدند و چند سؤال به انگلیسی پرسیدند و برایمان روایت یک‌ماهه صادر کردند که ما لازم نداشتیم، چون از قرائن معلوم بود که صوفیه جاهای جذابی برای گردشگری مانند ما ندارد و بیش از دو یا سه روز نمی‌خواستیم آن‌جا بمانیم. قرارمان این بود که پس از گرفتن روایت به میدان اصلی شهر برویم و آن‌جا را ببینیم و همان اطراف ناهار بخوریم. وقتی جلوی آن اداره از خانم رهگذری آدرس میدان را به انگلیسی پرسیدیم سری تکان داد و با فرانسوی دست و پا شکسته‌ای حالیمان کرد که می‌توانیم پیاده به آن‌جا برویم. معلوم بود که غیر از زبان مادری‌اش فقط کمی با زبان فرانسوی آشنایی دارد. هرگاه در طول اقامت‌مان در صوفیه از کسی آدرس می‌پرسیدیم و آن‌ها می‌دیدند خارجی هستیم به زبان فرانسوی نصفه و نیمه‌شان راهنماییمان می‌کردند. بعدها که آقای واسیلوا برایمان توضیح داد متوجه شدیم که چرا از هر کسی راهنمایی می‌خواهیم به زبان فرانسوی دست و پا شکسته جواب می‌دهد.

اگر فرد فوت شده باشد باید جسد از محل خارج شود تا رفت و آمد شکل عادی پیدا کند. در این صورت، راهبر سانحه‌دیده، راهبری قطار را به عهده نخواهد داشت و کمک راهبر حتما باید حضور یابد و در این زمینه دستورالعمل‌های خاصی وجود دارد.

احتمال دارد که کارکنان مترو بعد از رویارویی با این سوانح دچار تروما شوند. چگونه با این شرایط کنار می‌آیند؟

وقوع این اتفاقات بسیار وحشتناک است و افراد را دچار آسیب‌های روحی شدید می‌کند. چند سال پیش پرسش‌های به شیشه ماشینم برخورد کرد و سال‌هاست هنوز صدای آن برخورد در گوشم است. اگر این اتفاق برای انسانی رخ دهد دیگر نمی‌توان به سادگی آن را فراموش کرد. راهبرها در چنین شرایطی دچار آسیب روحی و روانی می‌شوند و چندین جلسه مشاوره می‌گیرند. تنها راهبر نیست که دچار آسیب می‌شود، کمک راهبر، مأمور سکو و مأمورینی که زیر قطار می‌روند هم به شدت دچار تروما خواهند شد و این ترس همیشه وجود دارد که وقتی قطار وارد ایستگاه می‌شود میبادا کسی جلوی قطار بپرد.

این حادثه برای یکی از همکارانمان اتفاق افتاد و او ماه‌ها نزد روان‌پزشک می‌رفت و اجازه راهبری نداشت. سایرین ممکن است کمی بهتر با این قضیه کنار بیایند و این مسأله کاملاً به روحیات فرد بستگی دارد. ما در حالت عادی هم حتی شب‌ها خواب قطار و مسائل آن را می‌بینیم و این وسط اگر اتفاقی هم رخ بدهد که دیگر به کابوسی ترسناک تبدیل خواهد شد.

آیا راهبران مترو دچار سوانح فیزیکی می‌شوند؟

یکی از معضلاتی که برای راهبران مترو رخ می‌دهد آسیب‌های فیزیکی است؛ خصوصاً آسیب‌هایی که به ستون فقرات وارد می‌شود. ممکن است فرد به دلیل این که به شکل نادرستی روی صندلی می‌نشیند دچار دیسک کمر شود اما راهبران مترو علاوه بر این که به مدت طولانی روی صندلی می‌نشینند دچار ضربات عمودی به ستون فقرات نیز می‌شوند و این مشکل بسیار شدیدتر از سایر آسیب‌دیدگی‌های ستون فقرات است. بحث بعدی مشکل شنوایی است که برای راهبران ایجاد می‌شود، زیرا کابین‌ها ایزوله نیست و صدا بسیار شدیدتر از داخل واگن است. مسأله دیگر، خواب و وعده‌های غذایی نامنظم است، زیرا ممکن است یک روز ساعت پنج صبح شیفت باشیم و روز دیگر ۱۰ صبح. مسأله مهم دیگری که راهبران با آن مواجهند مشکلات تنفسی است، در داخل تونل‌ها آلودگی هوا به دلیل آذری که لنت‌ها تولید می‌کنند زیاد است. تهویه هوای مترو نیز از سطح شهر انجام می‌شود و با وجود این که فیلترهایی برای تصفیه هوا وجود دارد اما این فیلترها درست عمل نمی‌کنند و آلودگی هوا داخل تونل‌ها بیشتر می‌شود. در زمان‌هایی مانند چهارشنبه‌سوری وقتی وارد قطار می‌شویم فضا پر از دود است. کمبود نور خورشید و تاریکی دائم نیز آسیب‌های زیادی به چشم‌ها وارد می‌کند.

مسأله دیگری که راهبران با آن مواجهند برخوردهایی است که از جانب مسافران صورت می‌گیرد. به قول یکی از مدیران مترو، راهبران ویرترین مترو هستند و مسافران عموماً با آن‌ها دچار تنش می‌شوند و هر مشکلی را از چشم راهبر می‌بینند؛ مثلاً به محض این که قطار یک دقیقه دیر حرکت کند واکنش‌های محترمانه و نامحترمانه متوجه راهبران است یا در ساعات اول روز که به دلیل ازدحام جمعیت، درب‌ها دیرتر بسته می‌شوند و قطار دیرتر حرکت می‌کند آن‌ها این مسأله را متوجه راهبر می‌دانند و می‌گویند قطار که سالم است، چرا حرکت نمی‌کند. در حالی که ما فقط از قطار خودمان خبر داریم و این مرکز کنترل است که به وضعیت کلی، اشراف دارد و شاید قطار جلویی دچار مشکل شده باشد.

درباره مسائل مترو فرهنگ‌سازی خوبی انجام نشده است و طی این ۱۵ سال، شاید دوستان من فقط چند مصاحبه با روزنامه‌ها داشته‌اند. تنها فرهنگ‌سازی که صورت گرفته تبلیغات محیطی در حوزه خود مترو و درباره نحوه سوار شدن و پیاده شدن و اقداماتی از این قبیل است. در حالی که مسائل پیچیده‌تر از چیزی است که مردم با آن مواجهند. ما عادت کرده‌ایم که نسبت به این مسائل عموماً سکوت کنیم و این وقایع را نادیده بگیریم، در غیر این صورت هر روز دچار تنش و تشنج با مسافران خواهیم شد.

آیا ممکن است در مترو اتفاقات عجیبی رخ دهد که قابل پیش‌بینی نباشد؟

عموم اتفاقاتی که در مترو رخ می‌دهد قابل پیش‌بینی است. در مترو کمیته‌ای به نام «سوانح» وجود دارد که درباره اتفاقاتی که رخ داده یا در حال وقوع است یا ممکن است رخ دهد آموزش می‌دهد؛ زیرا شما با یک وسیله الکترونیکی و مکانیکی سروکار دارید و نمی‌توانید بگویید که سانحه یکباره رخ داد و نمی‌شد آن را پیش‌بینی کرد. به هر حال ذات این وسایل، بروز سانحه و حادثه است اما باید برای آن تدابیری اندیشید که این وقایع را به حداقل برساند. شما اگر یک مرسدس بنز نو هم داشته باشید باز هم ممکن است دچار مشکل شوید و نیاز به جرتقیل پیدا کنید، نمی‌توان انتظار داشت که برای مترو حادثه‌ای ایجاد نشود و به طور کلی بروز این وقایع عجیب نیست.

شاید تنها حادثه‌ای که در این سال‌ها به وقوع پیوست سبلی بود که در سال ۱۳۹۱ رخ داد و وارد خط ۴ شد و دیگر این واقعه تکرار نشد. در آن سال بر اثر ترس سبلی، دیواره‌ها روکن که سمت متروی ارم سبز بود به علت سیل تخریب شد و کارگاه مترو هم در همان نزدیکی بود و آب وارد ایستگاه شد. خوشبختانه قطارها و مسافران خیلی زود تخلیه شدند و فقط دو یا سه قطار زیر سیل رفتند. به جز این حادثه، سایر حوادث ذات کار است و برای مشاغل دیگر نیز شاید با شدت بیشتری رخ دهد، مثلاً در راه‌آهن حوادث بسیار وحشتناک‌تری رخ می‌دهد که هم آسیب جانی و هم تجهیزاتی در پی دارد اما در مترو به دلیل وجود سیستم‌های حفاظتی و کوتاه‌تر بودن مسیر، این حوادث کمتر و قابل کنترل‌تر است.

در زمینه خودکشی‌هایی که هر چند وقت یک‌بار در مترو رخ می‌دهد چه می‌توان کرد و آیا می‌توان مانع شد؟

اتفاقاتی از این قبیل که در مترو رخ می‌دهد دو دسته هستند، یک‌سری افراد واقعا قصد خودکشی دارند و با قصد قبلی برای این کار اقدام می‌کنند و می‌دانند کجا قرار است این اتفاق رخ دهد اما حوادث دیگر به دلیل بی‌احتیاطی‌هایی است که افراد انجام می‌دهند. گاهی ممکن است فرد دچار سرگیجه شود و در نتیجه آن سقوط کند یا پای فرد بلغزد و دچار حادثه شود.

یکی از مواردی که باعث بروز حادثه شد این بود که فردی قصد داشت کیفش را از روی زمین بردارد و از خط زرد جلوتر آمده بود و به زمان آمدن قطار توجه نکرد و همین باعث بروز سانحه و برخورد با قطار شد.

در زمینه افرادی که قصد دارند خودکشی کنند تقریباً نمی‌شود اقدامی انجام داد، مگر این که فرد ناآرام و مشکوک باشد و مأمور ایستگاه متوجه حال او شود و به این طریق بتوان از انجام این کار جلوگیری کرد. در مورد کسی که موبایل یا کیفش پایین سکو افتاده است و بدون توجه به پایین می‌پرد، می‌توان دکمه اضطراری را فعال کرد و تحت هر شرایطی اگر قطار در آن محدوده یا نزدیک ایستگاه باشد اضطرار سرعت صفر می‌گیرد و به اصطلاح لاک شده و وارد ایستگاه نمی‌شود. پس از این که مسأله برطرف شد از طرف مرکز کنترل، رفع لاک می‌شود و می‌تواند وارد ایستگاه شود. این سیستم برای شرایط اضطراری پیش‌بینی شده است.

اما راهبر برای کسی که قصد خودکشی دارد نمی‌تواند کاری انجام دهد، زیرا قطار با سرعت ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر وارد سکو می‌شود و اگر در پهنه سکو ترمز اضطراری که شدیدترین نوع ترمز است فعال شود با توجه به وزن قطار حدود ۷۰ تا ۸۰ متر خط ترمز خواهیم داشت که تقریباً نیمی از سکوست. مگر این که فرد در انتهای خط خودش را پرت کند ولی در غیر این صورت راهبر نمی‌تواند کاری انجام دهد و کمکی به فرد نکند.

این اتفاق یکی از عواملی است که سبب ایجاد ترافیک سنگین در خطوط می‌شود، زیرا برق باید از طریق مرکز فرمان قطع شود و برق چهار یا پنج ایستگاه به هم وصل است و اگر قرار باشد برق قطع شود دو یا سه ایستگاه قبل یا بعد نیز دچار قطعی برق می‌شوند. در اولین مرحله باید دید که فرد سانحه‌دیده زنده است یا نه و در صورت زنده بودن، مسأله بگرنج‌تر می‌شود، زیرا باید در شرایطی از خط خارج شود که آسیب بیشتری به او وارد نشود و با آمدن تیم‌های امداد و وصل برق، قطار بتواند دوباره کار خود را از سر بگیرد.



وزیر خارجه: منطقه به سمت امنیت در حرکت است

دبیر کل حزب الله لبنان در دیدار امیر عبداللهیان: پیروزی ملت فلسطین و مقاومت حتمی است



دوشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۲ * ۲ شعبان ۱۴۴۵ * ۱۲ فوریه ۲۰۲۴ * سال نود و هشتم * شماره ۲۸۶۵ * ۱۶ صفحه * تک شماره ۷۰۰۰ تومان

امضای ۱۴ میلیارد دلار قرارداد جدید توسعه میدان نفت و گاز تا پایان امسال

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران: اجرای طرح فشار افزایی در میدان پارس جنوبی امسال آغاز می شود



سرپرست مؤسسه اطلاعات در دیدار با هیأت رسانه ای الجزایری: تعاملات اندیشه ای، گسست تاریخی مغرب و مشرق جهان اسلام را از میان بر می دارد



دکتر محمد جواد ایروانی:

ملت ایران از تحریم ها عبور کرده است

اقتصاد ایران از یک اقتصاد نفتی وابسته به بیگانگان به یک اقتصاد ملی مقاوم تبدیل شده است... به جوانان عزیز می گویم که کشورهای غربی علاقه ای به پیشرفت ایران ندارند و برای این کار برنامه ریزی می کنند

یادداشت سیاسی: ۲. پس از گذشت ۴۵ سال فتح الله جوادی سردبیر اطلاعات هفتگی. یادداشت خارجی: ۱۳. روسیه و آمریکا و دوسالگی جنگ اوکراین. دکتر سید محمد کاظم سجادیپور کارشناس بین الملل.



راهپیمایی بزرگ ملت در جشن ۴۵ سالگی انقلاب

رئیس جمهوری: ملت ایران از هیچ کشور قدرتمندی دستور نمی گیرد

آگهی مناقصه عمومی باخذ سپرده. درخواست شماره: RHP-0022110018-T18. موضوع آگهی: خرید TUBE. برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت این شرکت مراجعه نمایید.

آگهی مناقصه عمومی باخذ سپرده. درخواست شماره: RHS-0247814-T34. موضوع آگهی: خرید ورق. برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت این شرکت مراجعه نمایید.

آگهی مناقصه شماره ۵۹۹/۱۰. شرکت ترانسفورماتور توزیع زنگان. در نظر دارد از طریق مناقصه نسبت به تأمین درپوش منبع انبساط آلومینیومی اقدام نماید.

مزایده املاک مازاد بانک سرمایه. بانک سرمایه قصد دارد نسبت به فروش املاک مازاد خود از طریق برگزاری مزایده اقدام نماید.

آگهی مزایده املاک با شرایط ویژه. تعدادی زمین با کاربری مسکونی واقع در اصفهان، شاهین شهر، محله، بلوار هشت بهشت.

آگهی دعوت به مجمع عمومی فوق العاده شرکت صنایع پتروشیمی خلیج فارس (سهامی عام). شماره ثبت ۸۹۲۴۳- شناسه ملی ۱۰۱۰۱۳۳۶۳۰۱. اداره کل ثبت شرکت ها- تهران. سرمایه ۴۸۹,۵۰۰ میلیارد ریال.

آگهی مناقصه شماره ۶۰۰/۱. شرکت ترانسفورماتور توزیع زنگان. در نظر دارد از طریق مناقصه نسبت به تأمین شیر تخلیه روغن در ۸۲۲ و ۸۲۳ اقدام نماید.

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره ۴۰۲/۱۰۶ (نوبت دوم). شرکت تولید نیروی برق شاهرود وابسته به وزارت نیرو در نظر دارد از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای نسبت به خرید ۶ ست پره MAP2B توربین گازی نیروگاه شاهرود اقدام نماید.

فراخوان مناقصه عمومی (ارزیابی ساده-فشرده) (نوبت اول) شماره ۱۴۰۲/۰۰۳. مربوط به انجام خدمات مورد نیاز اداره خدمات مهندسی (تهویه و برق) شرکت بهره برداری نفت و گاز مسجدسلیمان.

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای خرید، نصب و پشتیبانی دودستگاه UPS 100KVA. وزارت امور اقتصادی و دارایی.

دستور جلسه: ۱. قرائت گزارش بازرسی قانونی در خصوص پیشنهاد افزایش سرمایه هیات مدیره. ۲. اتخاذ تصمیم در خصوص افزایش سرمایه. ۳. اصلاح مفاد اساسنامه مرتبط با میزان سرمایه و تعداد سهام. ۴. سایر مواردی که به موجب قانون تجارت در صلاحیت مجمع عمومی فوق العاده است.

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره ۴۰۲/۱۰۶ (نوبت دوم). شرکت تولید نیروی برق شاهرود. در نظر دارد از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای نسبت به خرید ۶ ست پره MAP2B توربین گازی نیروگاه شاهرود اقدام نماید.

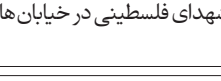
قابل توجه خوانندگان محترم روزنامه اطلاعات. آدرس فضای مجازی روزنامه اطلاعات: @ettelat, @ettelaatnewspaper, @ettelat. https://ble.ir/ettelat, https://www.ettelaat.com

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای همراه با ارزیابی کیفی (روش فشرده) نوبت دوم. تعمیرات منزل سازمانی و محوطه سازی بانک کشاورزی شعبه خاش شماره فراخوان: ۲۰۱.

مدیریت شعب بانک کشاورزی در استان سیستان و بلوچستان در نظر دارد نسبت به انتخاب پیمانکار از طریق فراخوان عمومی اقدام نماید. ۱- نوع و تعمیرات منزل سازمانی و محوطه سازی بانک کشاورزی شعبه خاش. ۲- نوع مناقصه: عمومی یک مرحله ای همراه با ارزیابی کیفی (روش فشرده). ۳- کلیه مراحل مناقصه از دریافت و تحویل اسناد از ارزیابی کیفی و اسناد مناقصه و کشایش پاکت ها از طریق سامانه ستاد Setadiran.ir در تاریخ ۱۴۰۲/۰۳/۰۳.

انتقاد سناتور آمریکایی از معیارهای دوگانه واشنگتن

سندرز: آمریکا بجای انتقاد از ایران، فلسطینیان را دریابد



«برنی سندرز» سناتور دموکرات ایالت وورمونت

آمریکا بانقد شدید از معیارهای دوگانه این کشور گفت واشگتن چگونه می تواند از کارنامه حقوق بشر در ایران و چین انتقاد کند اما حقوق مردم فلسطین را نادیده می گیرد.سندرز گفت: آمریکا چگونه بمباران روسیه علیه اوکراین را محکوم می کند اما همزمان بودجه ماشین جنگی ننانهاو نخست وزیر اسرائیل را تامین می کند؟وی در ادامه گفت: چگونه می توانیم از کارنامه حقوق بشر در ایران و چین انتقاد کنیم اما حقوق مردم فلسطین را نادیده می گیریم؟گفتنی است جنایت صهیونیست ها همچنان ادامه دارد ووزارت بهداشت غزه از افزایش شمار شهدای فلسطینی در حملات ارتش اسرائیل خبر داد واعلام کرد شمار شهدای فلسطینی به بیش از ۲۸ هزار نفر افزایش یافته و تعداد مجروحان نیز به بیش از ۶۷ هزار نفر رسیده است وهمچنان تعداد زیادی از شهدای فلسطینی در خیابان های وازیر آوار هستند.

جنایت تازه رژیم صهیونیستی در غزه ۲۵ شهید و دهها زخمی در حمله هوایی اسرائیل به اردوگاه آوارگان رفح

منابع فلسطینی از جنایت جدید ارتش

رژیم صهیونیستی در نوار غزه و شهادت دهها فلسطینی خبر دادند. شبکه الجزیره گزارش داد که در بمباران محل اسکان آوارگان در شرق رفح ۲۵ فلسطینی به شهادت رسیده و دهها تن دیگر نیز زخمی شدند.

الجزیره باامداد افزود در نتیجه بمباران یک منزل مسکونی که آوارگان فلسطینی در آن پناه گرفته بودند، این منزل در شهر رفح واقع در جنوب نوار غزه با خاک یکسان شد. همزمان وزارت بهداشت غزه در یکصد وبیست و هفتمین روز جنگ، اعلام کرد که

رژیم صهیونیستی طی ۲۴ ساعت گذشته ۱۶ جنایت جدید در مناطق مختلف نوار غزه انجام داد که منجر به شهادت ۱۷ نفر شد و ۱۵۲ زخمی نیز برجا گذاشت. در این بیانیه آمده است: با احتساب شهدای جدید، شمار شهدای تجاوزات رژیم صهیونیستی به این یارپدکه از هفتم اکتبر تا به امروز به بیش از ۲۸ هزار و ۱۰۰ نفر افزایش یافت.

در چنین شرایطی یکی از فرزندان اسماعیل هنیه رئیس دفتر سیاسی جنبش حماس در بی حمله جنگنده های رژیم صهیونیستی به شهادت رسید. رسانه های فلسطینی از شهادت «حازم» پسر اسماعیل هنیه خبر دادند و اعلام کردند فرزند رئیس دفتر سیاسی جنبش حماس در بی حمله جنگنده های رژیم صهیونیستی به شهادت رسید. رسانه های فلسطینی از شهادت «حازم» پسر اسماعیل هنیه خبر دادند و اعلام کردند فرزند رئیس دفتر سیاسی جنبش حماس در بی حمله جنگنده های رژیم صهیونیستی به غزه شهید شد. خبر دیگر اینکه حماس اعلام کرد در حملات دیروز ارتش رژیم اشغالگر به نوار غزه، دو اسیر اسرائیلی دیگر کشته شدند. در چنین شرایطی مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا هشدار داد که حمله رژیم صهیونیستی به رفح، منجر به فاجعه انسانی توصیف ناپذیر و تنش عمیق باصمر می شود. گفته می شود رفح در جنوب غزه آخرین مامن بیش از یک میلیون فلسطینی است که در چهار ماه درگیری اخیر در غزه به این شهر پناه برده اند. از سویی دبیرکل اتحادیه عرب نیز نسبت به تبعات خطرناک عملیات نظامی احتمالی رژیم صهیونیستی در شهر رفح غزه هشدار داد.

منابع رسانه ای غربی مدعی شدند: «بی.بی.سی.» در گزارش هایی از شهادت ۱۷ نیروی انصار الله یمن در حملات هوایی ائتلاف آمریکا- انگلیس به استان «الحدیده» یمن خبر دادند:

«یورو نیوز» در همین راستا گزارش داد که در حملات هوایی اخیر جنگنده های آمریکا- انگلیسی به مناطقی از استان «الحدیده» (الحدیده)، واقع در غرب یمن، دست کم ۱۷ تن از نیروهای انصار الله کشته و شماری نیز زخمی شده اند. بر اساس گزارش این منابع، مراسم تشییع پیکرهای این شهدار «صنعا» پایتخت یمن برگزار شد و شماری زیادی از مردم یمن در مراسم تشییع جنازه نیروهای انصار الله که در حملات هوایی اخیر ائتلاف واشنگتن به این کشور کشته شدند، شرکت کردند.

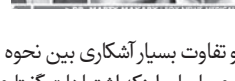
این در حالی است که بیشتر، رسانه ها از حملات هوایی سنگین ائتلاف آمریکا به استان «الحدیده» در استان «الحدیده» (الحدیده)، واقع در غرب یمن، خبر داده بودند. فرماندهی مرکزی ایالات متحده در غرب آسیا (سنتامک) نیز اعلام کرده بود که ارتش این کشور حملاتی علیه نیروهای انصار الله که در حملات هوایی اخیر ائتلاف واشنگتن به این کشور کشته شده اند، انجام داده است. به گفته واشنگتن در این حملات پرتنگرهای موشکی متعلق به انصار الله مورد هدف قرار گرفتند.

در چنین شرایطی، آمریکا و انگلیس بار دیگر استان الحدیده واقع در غرب یمن را هدف حملات خود قرار دادند. شبکه الجزیره خبر داد که آمریکا و انگلیس مناطق «الحدیانه» و «الطائف» واقع در استان الحدیده (غرب یمن) را بمباران کردند.

شبکه خبری المیادین هم گزارش داد که در حملات هوایی آمریکا و انگلیس سه بار این منطقه را هدف قرار داده اند.

افشاگری جراح بیمارستان «جانز هاپکینز»

بایدن به بیماری زوال عقل تهاجمی مبتلاست

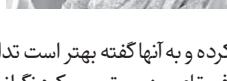


«مارتین ماکاری» استاد دانشگاه و جراح بیمارستان جانز هاپکینز آمریکا فاش کرد که «جو بایدن» رئیس جمهوری ۸۱ ساله آمریکا علائم بیماری زوال عقل تهاجمی دارد. ماکاری در مصاحبه با شبکه «فاکس نیوز» گفت : افت توانایی های شناختی بایدن در حال رخ دادن در مقابل چشمان ماست

و تفاوت بسیار آشکاری بین نحوه عملکرد او با آنچه پنج سال قبل بود مشاهده می شود. وی با بیان اینکه اشتباهات گفتاری را جایجا بیان کردن کلمات برای افراد حین سخنرانی در برخی اوقات برای می آید، گفت : اما در موضوع بایدن، پرش های حافظه و روند آهسته صحبت کردن به قدری سریع پیش رفته که نگرانی های جدی ایجاد کرده است. وی افزود: با چنین روندی، پایدار شدن ناگهانی وضعیت بایدن کاملاً غیرممکن است و این مشخصاً دمانس مرتبط باسن است. به گفته وی، دمانس پیش رونده پاتهاجمی، نوعی از زوال عقل در حال پیشرفت است که تمامی قسمت های مغز را درگیر می کند.

پس از شکایت از اسرائیل اتفاق افتاد

تهدید جانی وزیر خارجه آفریقای جنوبی



خانم «نالدی پاندور» وزیر خارجه آفریقای جنوبی گفت از زمانی که کشورش از اسرائیل نزد دیوان بین المللی دادگستری شکایت کرده تهدیدهای جانی علیه او افزایش یافته است. پاندور افزود با رئیس پلیس آفریقای جنوبی درباره پیام های تهدیدآمیز متعددی که دریافت می کند صحبت کرده و به آنها گفته بهتر است تدابیر امنیتی برای حفاظت از او افزایش یابد. وزیر خارجه آفریقای جنوبی تصریح کرد نگرانی او بیشتر درباره خانواده اش است زیرا در برخی تهدیدها در فضای مجازی به اسامی فرزندانش اشاره می شود. او تصریح کرد سازمان های اطلاعاتی اسرائیل برای ساکت کردن و ارعاب کسانی که در برابر ظلم قلم قدم می کنند به تهدیدهای این چنینی متوسل می شوند. پاندور گفت: وقتی که دولت آپارتاید در آفریقای جنوبی در بدترین شرایط بر سر کار بود مردم فلسطین یا پس نکشیدند و در جنبش آزادی بخش همراه ما بودند بنابراین ما هم الان نمی توانیم عقب بنشینیم.

شگفتی سازی در انتخابات پاکستان

حامیان «عمران خان» محبوس پیروز انتخابات پارلمانی شدند

—————>>>>>—————

کمیسیون انتخابات پاکستان نتایج نهایی انتخابات پارلمانی این کشور را اعلام کرد که احزاب مستقل وابسته به عمران خان موفق به کسب ۱۰۲ کرسی شدند و به پیروزی قاطع دست یافتند.

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

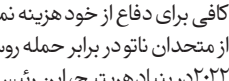
—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

اطخبار خارجه



طی سخنانی در کمیین انتخاباتی اش ترامپ تهدید به تشویق روسیه برای حمله به ناتو کرد

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

—————>>>>>—————

پس از گذشت ۴۵ سال فتح‌الله آملی

سر‌دبیر اطلاعات هفتگی

در سالگرد پیروزی انقلاب همه مردمی که دیروز با تکیه بر اعتقاد دینی، انقلابی و ملی خود در جغرافیای پهناور این سرزمین با شور و شوق به خیابان آمدند و فریاد استقلال، آزادی و جمهوری اسلامی سر دادند و تجدید بیعت کردند. مردم ایرانند. همانطور آنها که نیامدند نیز. آمایی شک همان نیامده‌ها هم به هر دلیل با آنان وجه مشترک دارند و خواهان عزت و سرفرازی، وحدت کلمه و یگانگی این ملیت قهرمانند که محکم و استوار ایستاد است تا

وادی خام هر دشمن بدخواهی که آن را تکه تکه و قطب بندی ده و قابل شکست می‌خواهد، نقش بر آب کند. پس قدر این مردم خوب را باید دانست و در برابر عظمتشان سر تسلیم فرو آورد و هویت‌الان را این وفاداری و بصیرت را خدمت بی منت و دریغ کرد و هرگونه مصاحره به مطلوب یا سوء استفاده از این نجابت را ناروا شمرد و از آن حجاب یا مشروعهیتی برای توجیه یا پوشاندن ضعف‌ها و مشکلات که جامعه و کشور با آن روبروست، ساخت.

پس از گذشت ۴۵ سال از پیروزی انقلاب بی‌بدیل و بزرگی که به واقع غلبه خون بر شمشیر بود و به مطالبه اکثریت مطلق ملت ایران برای دستیابی به استقلال و آزادی و هویت‌الان طی تحقق بخشید، حال شاید نسل امروز در دآوری نسبت به عوامل ایجابی آن و نیز آنچه که پدرانشان در بهمن ۵۷ صورت دادند به دلیل عدم شناخت از سویی، تبلیغات پرچم دشمنان استقلال این سرزمین از دیگر سو و نیز مهم‌تر از همه کژ کارکردی‌ها و اشتباهات عملگردی و غفلت‌های مدیریتی از سوی دیگر که موجبات عدم تحقق بسیاری از آن‌ها مانع بوده‌ها و آرزوها فراهم آورد، ره انصاف نریزیمایند و با مشاهده بسیاری از مشکلات اقتصادی و اجتماعی قضاوت متفاوتی داشته‌ باشند.

ابتدا باید پذیرفت که مردم در برپایی انقلاب تردید نداشتند و رژیم گذشته به ویژه بعد از دههٔ ۵۰ قابل ادامه دوام نبود. حال پس از گذشت چند دهه متأسفانه آنچه که از رژیم گذشته به مدد عوامل معلوم در کلیپ‌ها و سخنرانی‌های قطعیه شده و کوتاه به خود نسل جوان داده می‌شود و بعضاً این شائبه را پیش می‌آورد که پس این ملت برای چه انقلاب کردند؟ و مگر خوشی زیر دلشان زده بود؟ .. همه و همه یا حداقل بخش اعظم آن تحریف واقعیت است. برای آنکه حقیقت را دربیابیم لازم نیست به سخنرانی‌های چهره‌های انقلاب یا مقامات دولتی و حکومتی ارجاع دهیم و به آن اکتفا کنیم. آثاری که روزنامه‌نگاران بی‌طرف، چهره‌های برجسته علمی و دانشگاهی، محققان و مورخان غربی و شرقی و حتی وابستگان رژیم گذشته در اعتراضات و خاطرات خود نوشته‌اند و بسیاری از آنها حتی در خارج از کشور چاپ شده است برای اهل تحقیق گفایت می‌کند. متأسفانه رسانه‌های رسمی و صداسویسم‌ها به جای تقد علمی و محققانه و بی‌طرفانه و منصفانه، در بازنمایی گذشته چنان یکطرفه و کلیشه‌ای و بعضاً بازنمایی تحریف کرده و می‌کنند که کمکی به ارائه تصویر درستی از گذشته نکرده که حتی نتیجه عکس برجای گذاشته است. بحث این چفا و ناروا و مصادیق پرشمار آن البته مجالی بیش از این مقال می‌طلبد.

حال اگر از بحث ضرورت ایجابی انقلاب ۵۷ و پشتیبانی اکثریت قاطع مردم از آن و نیز رهبری بی‌نظیر امام در سکانداری آن بگذریم، البته به یک سؤال بسیار مهم نسل حاضر در ۴۵ سالگی انقلاب باید پاسخ گفت که: با فرض قبول حقانیت شما و نسل شما برای انقلاب و بقش امام و آزادی‌های درست و آسویل آن، واقعیت فساد و تباهی رژیم گذشته ولزوم سقوط آن، آیا مراد شما برای انقلاب و مردم و کشور همین بود که حال هست؟ آیا محرومان یا مستضعفان به قول شما در همان جایگاهی ایستاده‌اند که باید؟ فساد و رانت و رشوه و تبذیر و سوء مدیریت نیست؟ آیا مردم بددترند شده و عزت نفس بیشتری پیدا کرده‌اند؟ در مسیر رفاه و پیشرفت هستند؟ اصولاً در یک کلام خوشبخت‌تر و آینده‌دارتر شده‌اند؟ ...

اتفاقاً برای پاسخ به این سؤالات که بسیار هم جدی هستند، باید به دور از هر شعار زدگی و تصعب و حساسیت، حقایق ساده‌اندک وارد عرصه بحث و نقد شد و البته جزمیت و یکسویه نگری را به کناری نهاد. آقائی که انقلاب را از مسیر اصلی و هدف غایی خود دور کرده می‌کنند، شناخت و ضرورت تغییر و اصلاح رادریافت‌ها و پاسخ‌های کلیشه‌ای اجتناب کرد.

در آرمان‌های توصیف شده توسط امام فقط سخن از حکومت اسلامی نیست. جمهوری اسلامی است. در نگاه او مردم ولی‌نمعت بودند و حتی مشروعیت نظام جدای از محبوبیت و خواست اراده‌ان معنا نمی‌شد. حق اعمال اراده خویش داشته‌اند و این نکته مهمی بوده و هست. مردم هم همین راعی خواستند؛ اینکه در سایه نظام جمهوری اسلامی هم آخترشان تأمین شود و هم دنیایشان، هم استقلال داشته باشند و هم آزادی و هم در مسیر رفاه و پیشرفت گام بردارند و در هر عرصه و دوره‌ای نظر مردم اصل قرار گیرد. واقعیت این است که حال به ویژه در حوزه اقتصاد و فرهنگ و مناسبات اجتماعی به دلیل اشتباهات عملگردی، جرم‌انگاری و غفلت‌های مدیریتی و عدم درک تغییر در شیوه حکمرانی در جایگاه مطلوب نیستیم. این حجم از اسراف و اتلاف منابع و این میزان فاصله طبقاتی و این سطح از فقر و ناتوانی در تولید ثروت ملی هیچ نسبتی با اسلام و انقلاب و ظرفیت‌های این کشور ندارد. اقات انقلاب تنها اشرفیگری و غریب‌زدگی یا وابستگی سران و خواص نیست که البته انحراف و دنیاطلبی خواص بزرگترین آفت است اما افت‌های دیگری هم هست. مگر همین دوخطی‌سازی‌ها در انقلابی که رمز پیروزی آن وحدت کلمه بود کم مرضی است؟ مگر انحصارطلبی در قدرت و مدیریت و تلاش در مسیر خالص‌سازی و یکدست‌سازی حکومت کم خطری است؟ وقتی حاکمیت اشکالات وجودی را بیند و به مطالبات جامعه کم توجهی نکند متأسفانه بسیاری هم توفیقات دستاوردهای انقلاب را نادیده می‌گیرند و در پیش چشم نمی‌آورند و رتبه چهارم در علم نوین ناو، دومین کشور تولیدکننده داروهای نوترکیب، رتبه هفتم تولید ناو، دارو، رتبه چهارم علم رباتیک، سیزدهم صنعت دریایی، رتبه اول تولید برق خاورمیانه، رتبه سوم سدسازی، رتبه هفتم تولید چرخه کامل سوخت هسته‌ای، رتبه نهم توسعه تاسع هسته‌ای، وقتی هفتم تولیدکننده داروهای قدرت دفاعی و موشکی، موسیقی‌های پزشکی، تولید صنعتی، پتروشیمی، ارتقای امید به زندگی و طول عمر، توسعه شبکه‌های بزرگراهی، برخورداری مردم از آب بهداشتی، گاز، مخابرات، رشد چشمگیر ظرفیت‌های دانشگاهی، تصحیح عالی زبان و ... که البته

در همه زمینه‌ها قابل مقایسه با قبل نیست اما چون در برخی زمینه‌های دیگر و به ویژه در اداره صحیح کشور و رشد اشتغال و توانمندسازی جامعه و ایجاد بستر برای رشد تعاملات فرهنگی و تشکل‌های مردمی و فعالیت‌های مدنی و مستقل و... کوتاهی‌ها، نمایانای صورت گرفته است بسیاری از این توفیقات به چشم نمی‌آیند. یکی از مهم‌ترین اقات انقلاب همین رشد شکاف دولت و ملت و آسیب به سرمایه اجتماعی بوده و هست، واقعیت این است که در حال حاضر بحران مهمی از مردم به نوعی خواسته‌ها را خواسته شده‌اند و تلاش در جهت حل به‌وعده‌ها و مطالباتی که در نهضت بی‌بدیل ملت که در بهمن تاریخی ۵۷ به ثمر نشست مطرح بود و نیز درک ضرورت اصلاح و تغییر در روش‌ها و روندهایی که هم به کارآمدی نظام آسیب اساسی زده و هم به حمایت و پشتیبانی و رشد مشارکت آنان در نظام تصمیم‌گیری و اداره کشور لطمه وارد آورده، ضروری است و بی‌تردید هر اقدام و حرکتی و تصمیمی که با خواسته‌ها و مطالبات مردم همسو نباشد مطرود است.

یادداشت

خبر

سیاسی



سیاسی

راهپیمایی چهل و پنجمین سالروز پیروزی انقلاب دیروزهمزمان در تهران و سایرشهرهای کشور با حضور اقشار مختلف مردم برگزار شد. در پایتخت از مسیره‌های ۱۲گانه به علاوه مسیر ویژه از محل قتلگاه شهیدآرمان علی وردی در شهرک اکباتان به سمت میدان آزادی ادامه داده شدند و دراین نقطه گردهم آمدند. بیش از ۲هزار و ۵۰۰شعره در مسیر راهپیمایی در نظر گرفته شده بود و یالگردهای ارتش هم مردم را گلباران کردند.

در مسیر راهپیمایی ۲۲همنم ودر میدان آزادی، ماهواره‌بر سیمرح و ماهواره‌بر سفیر امید تولید وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح که به تارگی تانوسنت در یک پرتاب موفق سه ماهواره راد ر مدار قرار دهد وهمچنین سامانه موشکی زمین به زمین قیام در حاشیه راهپیمایی در معرض عمومی قرار گرفت.

سخنان رئیس جمهوری

رئیس جمهوری هم در اجتمع عظیم راهپیمایان در میدان آزادی تهران بابیان اینکه ملت بزرگ ایران با توکل به خدا و اعتماد به نفس، پیروی از رهنمودهای رهبران انقلاب و انسجام ملی، انقلاب شکوهمند خود را ۴۰سال پرنمر، پربرکت، اثربخش و تحول‌آفرین تداوم داده است، تصریح کرد: دشمنان ملت ایران مشکلات بسیاری را در مسیر این ملت و انقلاب ایجاد کردند. اما ملت پیدار، بصیر، زمان شناس و آگاه ایران توانست بر همه آنهاغلبه کند. حجت‌الاسلام والمسلمین سید ابراهیم رئیسی هفته‌های جریان نفاق و تجزیه طلبان، کودتا، جنگ تحمیلی، ترور و ایجاد تانمی‌ها را را بخشی از مشکلات ایجادشده توصیف کردند؛ افزون: امام‌المؤمنین به خوبی این توطئه‌ها را شناخت و با مقاومت و ایستادگی این نقشه‌ها را خنثی کرد.امروز بعد از دوران تشکیل و تثبیت نظام، توسعه پیام انقلاب شکوهمند اسلامی، ایجاد بیداری در منطقه و آنچه از دستاوردهای انقلاب شاهدیم، می‌بینیم که نظام جمهوری اسلامی همچنان معظم‌مقتدرانه به پیش‌رفته وهیچ‌ممانع‌رادر مسیر خود به رسمیت نمی‌شناسد.

وی با اشاره به اینکه دشمن باجنگ نظامی، اقتصادی، رسانه‌ای و روانی و اخیراً جنگ ترکیبی برای متوقف کردن ملت بزرگ ایران پایه میدان گذاشت، اما این ملت از همه این عرصه‌ها بیروز بیرون آمدوتوانست دشمن رامابوس کند، اظهار داشت: بزرگداشت سالروز پیروزی انقلاب در ۲۲همن فقط گرامیداشت یک رخداد در ۴۵سال گذشته نیست بلکه پاسداری استقامتی است که امروز و آینده برای ایران انقلاب و بقش امام و آزادی‌های درست و آسویل آن، واقعیت فساد و تباهی رژیم گذشته ولزوم سقوط آن، آیا مراد شما برای انقلاب و مردم و کشور همین بود که حال هست؟ آیا محرومان یا مستضعفان به قول شما در همان جایگاهی ایستاده‌اند که باید؟ فساد و رانت و رشوه و تبذیر و سوء مدیریت نیست؟ آیا مردم بددترند شده و عزت نفس بیشتری پیدا کرده‌اند؟ در مسیر رفاه و پیشرفت هستند؟ اصولاً در یک کلام خوشبخت‌تر و آینده‌دارتر شده‌اند؟ ...

اتفاقاً برای پاسخ به این سؤالات که بسیار هم جدی هستند، باید به دور از هر شعار زدگی و تصعب و حساسیت، حقایق ساده‌اندک وارد عرصه بحث و نقد شد و البته جزمیت و یکسویه نگری را به کناری نهاد. آقائی که انقلاب را از مسیر اصلی و هدف غایی خود دور کرده می‌کنند، شناخت و ضرورت تغییر و اصلاح رادریافت‌ها و پاسخ‌های کلیشه‌ای اجتناب کرد.

در آرمان‌های توصیف شده توسط امام فقط سخن از حکومت اسلامی نیست. جمهوری اسلامی است. در نگاه او مردم ولی‌نمعت بودند و حتی مشروعیت نظام جدای از محبوبیت و خواست اراده‌ان معنا نمی‌شد. حق اعمال اراده خویش داشته‌اند و این نکته مهمی بوده و هست. مردم هم همین راعی خواستند؛ اینکه در سایه نظام جمهوری اسلامی هم آخترشان تأمین شود و هم دنیایشان، هم استقلال داشته باشند و هم آزادی و هم در مسیر رفاه و پیشرفت گام بردارند و در هر عرصه و دوره‌ای نظر مردم اصل قرار گیرد. واقعیت این است که حال به ویژه در حوزه اقتصاد و فرهنگ و مناسبات اجتماعی به دلیل اشتباهات عملگردی، جرم‌انگاری و غفلت‌های مدیریتی و عدم درک تغییر در شیوه حکمرانی در جایگاه مطلوب نیستیم. این حجم از اسراف و اتلاف منابع و این میزان فاصله طبقاتی و این سطح از فقر و ناتوانی در تولید ثروت ملی هیچ نسبتی با اسلام و انقلاب و ظرفیت‌های این کشور ندارد. اقات انقلاب تنها اشرفیگری و غریب‌زدگی یا وابستگی سران و خواص نیست که البته انحراف و دنیاطلبی خواص بزرگترین آفت است اما افت‌های دیگری هم هست. مگر همین دوخطی‌سازی‌ها در انقلابی که رمز پیروزی آن وحدت کلمه بود کم مرضی است؟ مگر انحصارطلبی در قدرت و مدیریت و تلاش در مسیر خالص‌سازی و یکدست‌سازی حکومت کم خطری است؟ وقتی حاکمیت اشکالات وجودی را بیند و به مطالبات جامعه کم توجهی نکند متأسفانه بسیاری هم توفیقات دستاوردهای انقلاب را نادیده می‌گیرند و در پیش چشم نمی‌آورند و رتبه چهارم در علم نوین ناو، دومین کشور تولیدکننده داروهای نوترکیب، رتبه هفتم تولید ناو، دارو، رتبه چهارم علم رباتیک، سیزدهم صنعت دریایی، رتبه اول تولید برق خاورمیانه، رتبه سوم سدسازی، رتبه هفتم تولید چرخه کامل سوخت هسته‌ای، رتبه نهم توسعه تاسع هسته‌ای، وقتی هفتم تولیدکننده داروهای قدرت دفاعی و موشکی، موسیقی‌های پزشکی، تولید صنعتی، پتروشیمی، ارتقای امید به زندگی و طول عمر، توسعه شبکه‌های بزرگراهی، برخورداری مردم از آب بهداشتی، گاز، مخابرات، رشد چشمگیر ظرفیت‌های دانشگاهی، تصحیح عالی زبان و ... که البته

در همه زمینه‌ها قابل مقایسه با قبل نیست اما چون در برخی زمینه‌های دیگر و به ویژه در اداره صحیح کشور و رشد اشتغال و توانمندسازی جامعه و ایجاد بستر برای رشد تعاملات فرهنگی و تشکل‌های مردمی و فعالیت‌های مدنی و مستقل و... کوتاهی‌ها، نمایانای صورت گرفته است بسیاری از این توفیقات به چشم نمی‌آیند. یکی از مهم‌ترین اقات انقلاب همین رشد شکاف دولت و ملت و آسیب به سرمایه اجتماعی بوده و هست، واقعیت این است که در حال حاضر بحران مهمی از مردم به نوعی خواسته‌ها را خواسته شده‌اند و تلاش در جهت حل به‌وعده‌ها و مطالباتی که در نهضت بی‌بدیل ملت که در بهمن تاریخی ۵۷ به ثمر نشست مطرح بود و نیز درک ضرورت اصلاح و تغییر در روش‌ها و روندهایی که هم به کارآمدی نظام آسیب اساسی زده و هم به حمایت و پشتیبانی و رشد مشارکت آنان در نظام تصمیم‌گیری و اداره کشور لطمه وارد آورده، ضروری است و بی‌تردید هر اقدام و حرکتی و تصمیمی که با خواسته‌ها و مطالبات مردم همسو نباشد مطرود است.



راهپیمایی بزرگ ملت در جشن ۴۵ سالگی انقلاب

<<< >>>



سخنرانی رئیس جمهوری در اجتماع باشکوه راهپیمایان ۲۲ بهمن

وی با بیان اینکه امروز آزادی فکر و اندیشه، آزادی قلم و بیان و آزادی در حوزه‌های مختلف در ایران تضمین شده است، گفت: گذشت آن زمان که برای یک اعلامیه یا نوشته افراد راهفته‌ها شکنجه می‌کردند. امروز در فضای رسانه‌ای، مجازی و دیجیتال انتقادات و سخنان گفته و نوشته می‌شود؛ آزادی در ایران اسلامی به برکت انقلاب تضمین شده و برخلاف آنچه مدعیان آزادی بیان می‌کنند، آزادی حقیقی در این کشور و نظام جاری است.رئیس‌جمهوری افزود: امروز در ایران اسلامی احترام به رای و خواست مردم برخلاف مدعیان دموکراسی به شکل واقعی وجود دارد و همه نهاد‌های انقلاب و کشور با رای ملت تعیین و مستقر می‌شوند.یکی از افتخارات جمهوری اسلامی این است که از ابتدای پیروزی انقلاب تاکنون به ازای هر سال یک انتخابات برگزار کرده و برای تشکیل همه نهاد‌ها به رای مردم مراجعه کرده‌است.

رئیس‌ی بابیان اینکه جمهوری اسلامی در ۸سال جنگ تحمیلی اجازه ندادیک وجب از خاک کشور جداشود، خاطر نشان کرد: همه اطلاع دارند که چگونه در گذشته بایک تشر آمریکایران جزیر خود را واگذار کرد، امام‌الزوم به برکت انقلاب و تقویت اقتدار نظامی و دفاعی کشور دیگر هیچ‌کس تصور تجاوز به این آب و خاک راهم در سر نمی‌پرورانند.

ادبیات دشمن در برابر ایران تغییر کرده است

وی با اشاره به اینکه امروز دیگر ادبیات دشمن در مواجهه با جمهوری اسلامی تغییر کرده و دیگر کسی از وجود گزینه نظامی روی میز سخن نمی‌گوید، گفت: دیگر کسی حتی به این حرف‌ها فکر هم نمی‌کند و این به برکت بنیه دفاعی، نیروهای مسلح توانمندمردم مدتین و حاضر در صحنه ایران است. رئیس‌جمهوری در ادامه به پیشرفت‌های بسیار ملت ایران اشاره کرد که در برکت خداباوری و خودباوری به دست آمده و افزود: امروز ایران از پیشرفت‌های بزرگی در عرصه‌های هسته‌ای، نظامی، علمی و فناوری برخوردار است و در کنار پای‌گاه های متعدد علم و فناوری، قریب به ۱۰هزار شرکت دانش بنیان در کشور فعال هستند.امروز ایران رتبه پانزدهم علمی دنیا را در اختیار دارد و در منطقه حرف اول را در تولید علم می‌زند و در بسیاری عرصه‌ها به خودکفایی دست یافته‌است.

رئیس‌ی با اشاره به اینکه مردم ایران می‌خواهند مستقل، آزاد و مسلمان زندگی کنند، تصریح کرد: هر جا به گفتمان امام (ره) و رهبری عمل کردیم حوزه موفقیت مایوده و هر جا که مسئول بافردی بوده که به گفتمان امام و رهبری دل نداد یان راباور نداشت، آنجا تقبی نامانذکی داریم؛ اما تلاش دولت بر این است که کشور را بر همان ریل گذاری که امام (ره) و رهبری انجام دادند و سیاست‌های کلی نظام پیش ببرند، تانهاست، اداره کنند.

وی در ادامه به حقانیت موضع ایران در ۴۵سال گذشته در حمایت از مسأله فلسطین اشاره کرد و گفت: در طی این سال‌ها با شیوه‌ها و حربه‌های مختلف از جمله جنگ نظامی، تهدیدوتجزیم مابین‌اترashed است که با ابتناء به مبانی دست برداریم، امام‌الزوم بگذشت۴۵سال از پیروزی انقلاب بر همه دنیا ثابت شد که در مسأله فلسطین حق با ایران وامام (ره) و مقام معظم رهبری بوده‌است. رئیس‌جمهوری در ادامه با برمود دانستن دواگانه پیشرفت یا ایستادگی بر مبانی و اصول انقلاب، افزود: امروز ملت عزیز ما مبتالترashed است که با ابتناء به مبانی حیات‌بخش انقلاب، قانون اساسی و سیاست‌های نظام هم می‌توان کشور را پیش برد و پیشرفت داشت و هم بر مبانی و اصول انقلاب بافشاری کرد.

رئیس‌ی در بخش دیگر سخنانش با اشاره به اینکه یقین داریم با مشارکت و کمک مردم بسیاری از مشکلات رفع و قطب پیشرفت کشور سرعت بیشتری خواهد گرفت، اظهار داشت: دشمن به دنبال تانمیدسازی مردم استاما معتقدیم و باور داریم که با ظرفیت‌های موجود در کشور وتانش مسئولان می‌توان استقلال اقتصادی رادر کنار استقلال سیاسی نهادینه کرد.

دوشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۲ ۲۳شعبان ۱۴۴۵

۱۲*فوریه ۲۰۲۴*سال نودوهمشم* شماره ۵،۲۸۶

etelaalonline
etelaal.com

اخبار

بخشی از وجوه حج گزاران سال قبل بازگردانده می‌شود

براساس ابلاغ دیوان محاسبات کشور بخشی از وجوه حج‌گزاران سال قبل به حساب آنها بازگردانده می‌شود. به گزارش اداره کل روابط عمومی و امور بین الملل دیوان محاسبات کشور، در پی بررسی دقیق هزینه‌های عملیات حج و ابلاغ معاونت فنی امور اجتماعی این نهاد نظارتی به وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی درباره برگشت بالغ بر ۱۰میلیارد تومان مازاد درآمدهای حج تمتع سال ۱۴۰۱به حساب زائرین، سازمان حج‌اعلام کرد که بخشی از وجوه حج گزاران سال قبل به حساب آنها بازگردانده می‌شود.

هلاکت عضو گروهک تروریستی داعش در مرز عراق

معاون امنیتی و انتظامی وزارت کشور گفت: یکی از اعضای گروهک تروریستی داعش هنگام ورود به کشور در مرز عراق در درگیری مسلحانه به هلاکت رسید.

«سید سعید امیرحاجمدی» در گفتگو با ایرنا با بیان اینکه راهپیمایی ۲۲بهمن امسال در سراسر کشور بدون هیچ‌مشکل امنیتی برگزار شد، تصریح کرد: در تمامی استان‌ها نسبت به سال قبل حضور باشکوهتر مردم را شاهد بودیم و این حضور با روند افزایشی همراه بود.

به گفته وی در استان‌های سیستان، بلوچستان، کردستان و خوزستان و سایر استان‌ها مردم به مشارکت بالاتری در راهپیمایی ۲۲بهمن حضور یافتند و درصد افزایش بعد از جمع بندی توسط مسئولین این امر اعلام خواهد شد.

میراحمدی بیان کرد: برخلاف همه تکرانی‌هایی که جریان‌های ضدانقلاب سعی کرد بعد از حادثه تروریستی کرمان برای مردم ایجاد کنند، مردم همیشه در صحنه انقلابی بدون هیچ‌گونه تکرانی با شکوه‌تر و با عظمت بیشتری در راهپیمایی امسال شرکت کردند که این نویدمشارکت پرشور و قابل توجه مردم در انتخابات پیش‌روا خواهد داشت.

معاون امنیتی و انتظامی وزیر کشور در پاسخ به این سؤال که آیا در طی این مدت مورد مشکوکی توسط دستگاه‌های اطلاعاتی و امنیتی شناسایی شده‌است گفت: دستگاه‌های اطلاعاتی و امنیتی، تلاش‌های شبانه‌روزی واقدامات گسترده و پیشگیرانه‌ای انجام دادند و تمام عناصر احتمالی که ممکن بود متصل به جریان‌های تروریستی باشند را تحت نظارت و کنترل داشتند.

میراحمدی خاطر نشان کرد: باید از سربازان گمنام امام‌زمان تقدیر کرد که با هشیاری و تسلط کامل شرایط را کنترل کردند و اقدامات گسترده و شبانه‌روزی را به انجام رساندند. وزیر کشور جلسات شورای امنیت را به صورت مستمر برگزار کرد و وظایف هر دستگاهی را مشخص کرد و دناما رصد و کنترل خود را داشت و در سایه تلاش‌ها و هوشیاری‌ها و بیداری خود مردم تا این لحظه از مرز تا علق کشور هیچ‌مشکل امنیتی نداشتیم.

وزیر خارجه: منطقه به سمت امنیت در حرکت است

دبیرکل حزب الله لبنان در دیدار وزیر امور خارجه کشورمان با بیان اینکه پیروزی ملت فلسطین و مقاومت حتمی است، مواضع حکیمانه، صریح و مقتدرانه مقام معظم رهبری رادرباره تحولات جاری غزه و کرانه باختری در میان رهبران جهان منحصراً به‌فرد خواند.

دو کشور وجود دارد. امیرعبدالله الهیان درباره خط قرمزهای ایران در مذاکرات گفت: تحولات غزه و کرانه هیچ راه‌حلی جز مسیر سیاسی ندارد. معتقدیم آنچه به عنوان ایده‌هایی از سوی حماس مطرح شد، چارچوبی واقع‌بینانه را در پی گیرد و باید دولت‌ها و جامعه جهانی حمایت کنند.

امیرعبدالله‌ایان بابیان اینکه رژیم صهیونیستی همه گزینه‌های فراروی خود علیه غزه را به کار گرفت، افزود: برنده اصلی این میدان مقاومت و مردم فلسطین بودند و شکرست خود‌ان تانیا هو وجود طلبان رژیم صهیونیستی بودند.

وی درباره عقب‌نشینی اروپا از مواضع درباره تجاوزات اسرائیل افزود: اتفاق نظر قوی بین کشورهای منطقه درباره محاکمه جنایتکاران جنگی اسرائیلی وجود دارد. وی درباره هدف قرار گرفتن پایگاه آمریکا در اردن و روابط ایران با گروه‌های مقاومت در اشغال‌دشت: راهپیمای هم در شروع جنگ علیه غزه و هم در شدت بخشیدن به جنگ مقصر اصلی است.

از ابتدای جنگ علیه غزه هشدار دادیم که در صورت عدم توقف جنگ احتمال گسترش دامنه جنگ منطقه قوی خواهد بود. به دلیل دخالت ما در این مسأله نبود بلکه به دلیل شناخت ما از سوی دیواره اینکه گفته می‌شود با توجه به حمایت ایران از حماس، ایران در ویران شدن غزه شریک است، گفت: عملیات طوفان الاقصی یک تصمیم کاملاً فلسطینی و در چارچوب حرکت آزادیبخش بر مبانی حقوق بین‌الملل بود.

رئیس دستگاه دیپلماسی درباره اینکه آیا ایران نقشه راهی برای بازگشت استقرار و امنیت برای کشتیرانی و تجارت در دریای اسرائیل قابل تصور نیست. سرخ نقشه راه مشخص دارد و کلید حل امنیت کشتیرانی در دریای سرخ توقف در بحران غزه و جنگ نیست. کسی غزه‌ستیز است.

مشورت‌های مستمر بین ایران و عربستان

وی درباره اینکه آیا هماهنگی بین ایران و عربستان درباره غزه و لبنان وجود دارد اظهار داشت: در سطح وزرای خارجه گفتگوهای مستمری برای کمک به حل سیاسی بحران و جنگ علیه غزه و کرانه بین امیرعبدالله‌ایان درباره اینکه برخی در لبنان می‌گویند

امیرعبدالله‌ایان درباره رسیدن به راه‌حل سیاسی در



خط ارتباطی با مردم

etelaal@etelaal.com
۰۲۱-۲۲۲۲۶۰۹۰

پرداخت وام ازدواج کی به سامان می‌رسد؟

بعد از گذشت ۳ ماه از تاریخ عقد فرزندم، موفق به ثبت نام تقاضای او در سامانه اعلام شده برای دریافت وام ازدواج و انتخاب بانک عامل نشده‌ام. چرا مسئولان با وعده‌های بدون پشتوانه جوانان ربه ازدواج و تشکیل خانواده تشویق می‌کنند؟! اگر فرزندم و همسرش نتوانند بموقع وام‌های خود را دریافت کنند، برای اجاره مسکن یا تأمین بخشی از هزینه‌های ازدواج خود دچار مشکل می‌شوند. پس وعده ازدواج‌های آسان و پرداخت تسهیلات به زوج‌های جوان چه زمانی قرار است به روای عادی و منظم برسد؟

یک پدر از اهر (آذربایجان شرقی)

قطارهای قدیمی مترو را بازسازی کنند

قطارهای قدیمی مترو که اغلب در خط فعالاند، اغلب اوقات از هر ایستگاه با تأخیر حرکت می‌کنند و در ضمن سیستم تهویه هوا ارتباط با راهبر آنهاهم قطع وروشنایی داخل واگن‌ها نیز بسیار کم است. با توجه به حجم بالای مسافران در این خط انتظار می‌رود که شرکت مترو درصد بازسازی و نوسازی قطارهای قدیمی این خط باشد تا حرکت آنها در مسیر طولانی حادثه ساز نشود.

● مسافر خط ۱ مترو

شکوفایی طنزنویسی در ضمیمه ادب و هنر اطلاعات

قواعد طنزنویسی در بعضی از مطالب ضمیمه ادب و هنر روزنامه اطلاعات به خوبی رعایت نمی‌شود. حال آنکه از آقای رضا فرعیع مسئول ضمیمه که از طنزپردازان زبده و خلاق کشورما هستند، انتظار می‌رود که در صفحه خود برای شکوفایی طنزنویسی در کشور تلاش و دقت مضاعفی داشته باشند.

● بانوی خواننده روزنامه اطلاعات

شهرداری منطقه ۱ درختان خشکیده را قطع کند

در حیاط کوچک خانه‌ام ۱۳ اصله درخت داشتم که ۱۲ اصله آن به دلیل آفت‌زدگی خشک شد و چون احتمال سقوط آن بر روی خودرو و خانه همسایه وجود داشت و از طرفی قطع بدون مجوز درختان جریمه دارد، مراتب را به شهرداری منطقه ۱ تهران اطلاع دادم که کارشناس به محل اعزام و آن را گزارش کرد اما علیرغم گذشت بیش از یک و نیم ماه هنوز درباره قطع درختان خشکیده اقدام نگردانند که به دلیل وضع خطرناک آنها ضرورت دارد شهرداری منطقه در سریع‌ وقت درختان یاد شده را قطع کند.

● شهروند ساکن منطقه ۱ تهران

مبارزه با سفته‌بازی برای تقویت ارزش پول ملی

در بانک‌های مرکزی تمامی کشورهای وقتی مدیرعامل رئیس کل آنها رسماً شایر تثبیت نرخ ارز و یا تقویت پول ملی را اعلام می‌کنند. این موضوع عملاً تحقق می‌یابد، اما علیرغم اعلام رئیس کل بانک مرکزی کشورمان و ارتباط سگدرتدن آن در رسانه‌ها، نه نرخ از تثبیت شده و نه ارزش ریال تقویت شده است که امیدواران بانک مرکزی با استفاده از تمامی امکانات و ظرفیتهای قانونی خود و از جمله مبارزه با سفته‌بازی‌های ارز، در تقویت پول ملی موفق عمل کنند.

● علیرضا احمدی

برج‌سازی در شرایط کم‌آبی تهران!

در شرایطی که شهرهای کشور و از جمله تهران با مشکل کمبود آب روبرو است، صدور مجوز برای ساخت برج‌های مرتفع در این شهر که آب بسیار زیادی در مصرف می‌کنند، چه دلیلی دارد و پرشش اینجا است که این برج‌های بسیار را تقویت برای کی و توسط چه کسانی خرید و فروش می‌شود؟

● خانم شهروند از تهران

راهکاری برای تثبیت نرخ آزاد ارز

به نظر من بهترین راهکار عملی برای تثبیت نرخ آزاد ارز انتشار اوراق سپرده ریالی با سررسید یک ساله و سود ۲۰ درصد پرداخت آن هر ۳ ماه یک بار از سوی بانک‌ها و بر اساس مصوبه بانک مرکزی است، زیرا این برنامه تاکنون در کشورهای با نرخ تورم بالا اجرا و نتایج مثبت آن، ثابت شده است.

● کارشناس مالی و بانکی

مشکل عدم اعزام متقاضیان حج عمره راحل کنند

هزاران متقاضی حج عمره ماه‌های متعددی است که در انتظار اعزام به سرزمین وحی به سر می‌برند، اما سازمان حج و زیارت دلیل عدم اعزام آنان به حج عمره را مشکل هواپیمایی عربستان سعودی می‌داند و این که پروازها فقط با دیه وسیله آنها انجام شود و اما به نظر می‌رسد که دلایل دیگری هم در این ارتباط مطرح است، که ضرورت دارد نمایندگان مجلس و وزیران امور خارجه و ارشاد به این موضوع ورود و مشکل عدم اعزام متقاضیان حج عمره را حل کنند.

● متقاضی حج عمره

قدرانی از خدمات کمیته امداد خشکبیجار

مسئولان کمیته امداد امام (ره) «خشکبیجار کیلان در ۲ سال اخیر در حد توان و امکانات به یاری مددجویان شتافتند و وسایلی مانند دستگاه شش، برنج و پرورش مرغ‌های خانگی را همراه با وام‌های خود اشتغالی در اختیار آنان و به ویژه جوانان قرار داده‌اند که به همین دلیل از کمیته امداد تشکر و قدردانی می‌کنیم.

● امیر خسروی - خشکبیجار (کیلان)

لزوم برخورد قاطع با پزشکان زیرمیز بگیر!

به نظر من دریافت زیر میزی توسط برخی از پزشکان جراح و تیبانی گروه‌های پزشکی برای دریافت پول‌های بیشتر از بیماران موضوع ساده‌ای نیست که مسئولان بتوانند از کنار آن به سادگی بگذرند، لذا ضرورت دارد که با مرتکبین تخلفات یاد شده برخورد قاطع قانونی شود.

● احمدرضا امینی - مسیرم (استان اصفهان)

در حسینیه نثار الله انجام شد

برگزاری مراسم بزرگداشت شهدای انفجار تروریستی کرمان

سرویس خبر : به مناسبت چهلمین روز حادثه انفجار تروریستی گلزار شهدای کرمان، مراسم بزرگداشت شهدای این حادثه با حضور حجت‌الاسلام والمسلمین عبدالله حاجی صادقی نماینده ولی فقیه در سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و خانواده معظم شهدا در حسینیه نثارالله کرمان برگزار شد.

در این مراسم حجت‌الاسلام والمسلمین حسن علی‌دادی سلیمانی نماینده ولی فقیه در استان و امام جمعه کرمان، محمدمهدی فداکار استاندار کرمان، سردار حسین معروفی معاون هماهنگ‌کننده سازمان بسیج مستضعفین، سردار محمدعلی نظری فرمانده سپاه نثارالله استان کرمان، حجت‌الاسلام والمسلمین ابراهیم حمیدی رئیس کل دادگستری

استان، مهدی بخشی دادستان کرمان و شمار زیادی از مردم و مسئولان حضور داشتند. این مراسم با سخنرانی حجت‌الاسلام و المسلمین عبدالله حاجی صادقی نماینده ولی فقیه در سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و با برنامه‌های متنوع فرهنگی مذهبی از جمله اجرای سرود و مداحی مداح اهل بیت جواد حسینخانی همراه بود. همچنین فرمانده انتظامی استان کرمان از شهادت سرهنگ علی محمدی یکی دیگر از مأموران انتظامی مجروح حادثه تروریستی گلزار شهدای این شهر خبر داد. سردار ناصر فرشید اظهار داشت: یکی دیگر از مأموران یگان امداد مجموعه انتظامی استان کرمان که از جمله افراد مجروح حادثه تروریستی گلزار شهدا بود، پس از چندین هفته بستری در بیمارستان به خیل شهدا پیوست. پیکر مطهر این شهید انتظامی دیروز با نواای گرم راهپایمان ۲۲ بهمن در کرمان تشییع شد.



از امروز

خودروهای صفرکیلومتر با مدل ۱۴۰۳ پلاک می‌شوند



خوشحالیم که ما هم در پلیس راهنمایی و رانندگی فراچاسهم کوچکی در این گردهمایی بزرگ ایفا کردیم. همانند همیشه مردم ایران در یک فضای با نشاط و مملو از اتحاد و همدلی در سالروز انقلاب اسلامی حضور پر شور ی رارقم زدند.

وی با اشاره به ماموریت بزرگ پلیس راهور در این مراسم بزرگ افزود: همکاران پلیس راهور از روزهای قبل نسبت به برنامه ریزی و تدوین طرح‌های مورد نیاز برای اجرای این ماموریت بزرگ در سراسر کشور حضور پرتنگی داشته‌اند.

حسینی تأکید کرد: مأموران راهنمایی و رانندگی در ۲۲ بهمن ماموریت خطیری را بر عهده دارند که ایجاد محدودیت‌ها، دسترسی‌ها، تسهیل بردی تراد سایر شهروندان و مشخص کردن محل توقف وسایل نقلیه مختلف اعم از خودرو و موتورسیکلت‌ها از جمله آن‌ها است.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد

شناسایی ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار مسکن ناپایدار در کشور



سرویس خبر : معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار مسکن ناپایدار ولرزان در محلات هدف و مصوب باز آفرینی شهری شناسایی شده است که باید نوسازی این بناها سرعت بیشتری بگیرد.

می‌شود و به همین جهت برنامه ریزی راه و شهرسازی برای سال آینده شکوفایی مسکن خواهد بود، افزود: برنامه دولت ساخت منازل مسکونی با کمترین قیمت و صاحبخانه شدن مستأجران است.

وی به وضع ساخت مسکن در استان قزوین پرداخت و گفت: ساخت ۲۳ هزار مسکن نهضت ملی در دستور کار استان قرار دارد که ۲ هزار واحد آن در شهرک مهرگان قرار داد. خوشبختانه از واحدهای مسکن در دست احداث، ۷۴۰۰ واحد منزل مسکونی در قالب نهضت ملی مسکن، بازآفرینی، خودمالکی و روستایی در دهه فجر تحویل مردم قزوین شده است.

به گفته وی ۱۰۰۰قطعه زمین هم در قالب طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت تحویل خانواده‌های دارای ۳ فرزند و بیشتر در این استان شده است.

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که قیمت مصالح ساختمانی در قیمت تمام شده مسکن اثرگذار است، تأکید کرد: بخش‌ها و متغیرهایی مثل فولاد و سیمان که از مصالح اصلی مسکن به حساب می‌آیند، در جلسه شورای مسکن باید با کمترین قیمت تأمین شود.

وی همچنین به آخرین وضعیت احداث آزادراه قزوین - تنکابن اشاره کرد و گفت : این مسیر یکی از راه‌های جدید و استراتژیک ارتباطی کشور خواهد بود. همچنین عملیات تونل سازی این مسیر به طول ۱۸ کیلومتر با زمان زیادی همراه خواهد بود و مهمترین بخش آن هم محسوب می‌شود. فاز نخست این جاده به طول ۶۲ کیلومتر در مراحل پایانی قرار دارد که در سفر دوم رئیس جمهوری در استان قزوین مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.

بنا به این گزارش همچنین در سفر وزیر راه به قزوین، عملیات اجرایی آماده‌سازی ۲۶ هزار قطعه زمین روستایی آغاز و همچنین از ۵۰ هزار واحد مسکونی روستایی از محل طرح ویژه مسکن روستایی هم رونمایی شد.

وزیر راه و شهرسازی در این مراسم بر لزوم اهمیت حل و فصل مشکلات اراضی مردم با اوقاف تأکید کرد و گفت: برخی از مطالبات مردم در این حوزه باید با نشست‌های مشترک بین دستگاه‌های حل مشکلات مراکز و نقاط مسکن انقلاب اسلامی و راه و شهرسازی و همچنین نماینده استانداری تعیین و تکلیف شود.

بذرپاش همچنین در مراسم عملیات اجرایی فاز یک برق رسانی و آبرسانی شهرک عظیمیه قزوین، گفت: دولت مسکن مردم روی حل مشکلات مراکز و نقاط جمعیتی نزدیک به شهرها متمرکز شده است. دولت وزیر راه و شهرسازی در این مراسم بر لزوم اهمیت حل و پیکیر استه تا یک جوان هم‌بی خانه نماند، تأمین مسکن و کمک به خانه دار شدن از اولویت‌های دولت محسوب می‌شود و حتی از همه بانک‌ها مساعدت خواستنی تا در این باره پای کار باشند.

گفتنی است در این مراسم عملیات احداث ۱۲ کیلومتر شبکه دو مداره ۲۰ کیلواتی برق با نصب ۱۰ دستگاه پست هوایی و ۲۰ متیتر ۱۲۰ میلیارد ریال با هدف برق رسانی تا ۶ ماه آینده آغاز شد.

وزیر راه و شهرسازی همچنین در مراسم جشن حمایت از خانواده و جوانی جمعیت استان قزوین گفت: ۳۵ هزار قطعه زمین به خانواده‌های دارای ۳ فرزند و بیشتر در قالب ۳ پوشش در حوزه جوانی جمعیت تحویل شد که برنامه دولت این است که این رقم به نزدیک ۷۰ هزار قطعه زمین برسد.



وی با اشاره به اینکه از ابتدای انقلاب اسلامی تاکنون در حدود یک میلیون واحد مسکن بافت‌های نوسازی شده است، اظهار داشت: با همت و تلاش شرکت بازآفرینی شهری ایران از ابتدای تشکیل شرکت تاکنون ۸۸۵ پروژه زیربنایی و روستایی توسط شرکت و ۳۸۵۸ پروژه زیربنایی و روستایی توسط سایر دستگاه‌ها در سکونتگاه‌های غیررسمی انجام شده است و همچنین ۳۹۰۰ کیلومتر طول از معابر خاکی در محلات هدف بازآفرینی شهری آسفالت شده است.

ضرورت اصلاح ۴۰۰ نقطه حادثه خیز

خبر دیگر این که وزیر راه و شهرسازی در آیین بهره‌برداری از ۲۴ طرح راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان قزوین، گفت: ۴۰۰ نقطه حادثه‌خیز و پر تصادف در راه‌های اصلی کشور شناسایی شده است که بخش قابل توجهی از آن‌ها باید تا قبل از پایان سال اصلاح شود.

مهرداد بذرپاش اظهار داشت : اگرچه آمار تلفات جاده‌ای رو به کاهش است اما مرگ یک نفر هم در حوادث جاده‌ای زیاد است، لذا باید با کمک راهداری و پلیس مشکل نقاط حادثه‌خیز رفع شود.

وی گفت : تا تعطیلات نوروزی روزهای زیادی باقیمانده است اما آنها را نباید با یکر این است که مسافرت‌ها آغاز شده، تا جایی که تعداد سفرهای بین شهری در همین روزهای باقیمانده تا نوروز به شکل قابل توجهی در حال افزایش است. هفته‌هاست آمار مسافرت‌هایی که طی روزهای گذشته اعلام شده است، بیانگر این است که رکورد پرواز در فرودگاه بین‌المللی امام (ره) طی ۳ سال گذشته

وی سابقه بوده است.

بذرپاش ادامه داد : یکی از کارهای ضروری که محلات هدف و مصوب بازآفرینی شهری شناسایی شده است که باید نوسازی این بناها سرعت بیشتری به خود بگیرد.



خبر اجتمایی

محمدآیینی در مراسم افتتاح پروژه خانه سلامت اجتماعی و کلنگ زنی ۳۰۰ واحد مسکونی محله هادی آباد قزوین با اشاره به آغاز اجرای نخستین پروژه «کلید به کلید» کشور در قزوین با مشارکت شهرداری افزود: نگاه مثبت دولت سیزدهم به بازسازی بافت‌های فرسوده سبب شده است امروز در تعامل و همکاری شهرداری قزوین با بنیاد مسکن این پروژه کلنگ زنی و به مرحله اجرا برسد.

وی تأکید کرد: در همین باره در محله هادی آباد قزوین شاهد محله سازی از نوع اسلامی هستیم که همه امکانات از قبیل سرای محله و مسجد به موازات هم در دسترس مردم قرار خواهد گرفت.

وی در بخش دیگری از سخنانش با بیان این که رف تبعیض‌های ناروا در کشور از آرم‌ان‌های انقلاب اسلامی است، اظهار داشت: ایجاد امکانات عادلانه و رفع تبعیض ناروا در بافت‌های فرسوده و سکونتگاه‌های غیررسمی از آرمان‌های مهم انقلاب اسلامی به شمار می‌آید.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: سکونتگاه‌های غیررسمی و حاشیه‌نشینی در کشور با کمبودها و محرومیت‌هایی نظیر امکانات بهداشتی، آموزشی، ورزشی، انتظامی، فضای سبز وغیره مواجه هستند که در شرکت بازآفرینی شهری ایران موظفیم در یک اقدام مشترک با سایر دستگاه‌های ذی ربط، سرانه‌های خدمات محلات ناآرام را به سطح متوسط سرانه‌های همان شهر برسانیم.

آیینی با بیان این که با تلاش و پیگیری باید بدمسکنی در کشور کاهش پیدا کند، یادآور شد: اکنون ۷ میلیون و ۷۰۰ هزار مسکن ناپایدار ولرزان در محلات هدف و مصوب بازآفرینی شهری شناسایی شده است که باید نوسازی این بناها سرعت بیشتری به خود بگیرد.



۱۳۰۵

* نظرات *

* دوشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۲ * ۲۳ شعبان ۱۴۴۵

* ۱۳ فوریه ۲۰۲۴ * سال دوهوشتم * شماره ۵، ۲۸۶

etelaalonline
etelaal.com

از امروز

خودروهای صفرکیلومتر با مدل ۱۴۰۳ پلاک می‌شوند

سرویس حوادث : رئیس پلیس راهور فراچا گفت: از امروز خودروهای تولید داخل ترخیصی از کارخانه، با مدل سال ۱۴۰۳ اسند زده و شماره‌گذاری می‌شود.

سردار تیمور حسینی درباره شماره‌گذاری خودروهای نوشماره گفت: ما هر سال به ۲ دلیل عمده که یکی برای حمایت از مصرف‌کننده و دوم برای حمایت از تولیدکننده در صنعت خودرو است، از حدود یک یا ۲ ماه قبل از سال بر اساس تولید خودرو، مدل جدید و در واقع سال آینده راه‌برای خودروها اعمال می‌کنیم که امسال همانند سال‌های گذشته از امروز ۲۳ بهمن ماه، تولیدات خودروهای داخلی به مدل ۱۴۰۳ (شماره و سند زده می‌شوند. رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی فراچا همچنین با اشاره به راهپیمایی ۲۲ بهمن گفت:

خوشحالیم که ما هم در پلیس راهنمایی و رانندگی فراچاسهم کوچکی در این گردهمایی بزرگ ایفا کردیم. همانند همیشه مردم ایران در یک فضای با نشاط و مملو از اتحاد و همدلی در سالروز انقلاب اسلامی حضور پر شور ی رارقم زدند.

وی با اشاره به ماموریت بزرگ پلیس راهور در این مراسم بزرگ افزود: همکاران پلیس راهور از روزهای قبل نسبت به برنامه ریزی و تدوین طرح‌های مورد نیاز برای اجرای این ماموریت بزرگ در سراسر کشور حضور پرتنگی داشته‌اند.

حسینی تأکید کرد: مأموران راهنمایی و رانندگی در ۲۲ بهمن ماموریت خطیری را بر عهده دارند که ایجاد محدودیت‌ها، دسترسی‌ها، تسهیل بردی تراد سایر شهروندان و مشخص کردن محل توقف وسایل نقلیه مختلف اعم از خودرو و موتورسیکلت‌ها از جمله آن‌ها است.



شهادت ۲ بسیجی و یک سپاهی در سیستان و بلوچستان

سرویس حوادث : ۲ بسیجی در اقدام اشترار در مسیر راه آهن زاهدان - بهم و یک سپاهی هنگام انجام ماموریت آموزشی در منطقه مرزی سراوان به شهادت رسیدند.

روابط عمومی قرارگاه قدس نیروی زمینی سپاه در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: که ۲ نفر از بسیجیان بومی سیستان و بلوچستان در مسیر راه آهن زاهدان - بهم به شهادت رسیدند.

به گزارش این روابط: اشترار مسلح در اقدام کور و ناخواسته مرده به یک پست نگهبانی در مسیر راه آهن زاهدان - بهم تیراندازی کردند که در پی آن ۲ نفر شه بخش) به نام‌های «محمد انور گمشادزی» و «عبدالحسین بلوچ» به شهادت رسیدند.

روز ۱۱ بهمن هم سرهنگ پاسدار «سید مرتضی حسینی» از کارکنان تیب جوادالائمه خراسان شمالی هنگام انجام ماموریت آموزشی در منطقه مرزی سراوان به شهادت رسید. بررسی‌ها درباره این ۲ پرونده ادامه دارد.

۳ بستکتالیست تیم نوجوانان قزوین در کما

سرویس حوادث : مدیرکل ورزش و جوانان استان قزوین گفت: ۴ فوتبیم بستکتال رستمی که به عنوان نماینده این استان عازم یک تورنمنت شده بودند، دیروز هنگام بازگشت دچار سانحه رانندگی شدند.

عباس علایی مقدم د پشپ در گفتگو با ایرنا اظهار داشت: یکی از خودروهای حامل اعضای تیم بستکتال نوجوانان استان که برای حضور در یک تورنمت به قم سفر کرده بودند، دیروز در تصادف با یک خودرو سواری ۲۰۶، دچار سانحه رانندگی شد.

وی ادامه داد: اعضای تیم با ۴ دستگاه خودرو سواری در حال بازگشت بودند که یکی از خودروها به علت دچار نقص فنی و مجبور به توقف در حاشیه جاده شد. با توقف این خودرو حامل ورزشکاران، یک دستگاه خودرو ۲۰۶ دچار آتش سوزی شده بود با خودرو حامل بستکتالیست‌های قزوین برخورد کرد که بر اثر آن ۳ نفرش این خودرو مجروح شدند.

به گفته مدیرکل ورزش و جوانان استان قزوین، با انتقال مجروحان به مراکز درمانی، متأسفانه حال ۳ ورزشکار و وحیم گزارش شده است و در کما هستند.

آکهی مناقصه ۰۲/۵۶

مکانوتور

شرکت تولیدی موتور، گیربکس و اکسل سایپا در نظر دارد نسبت به انتخاب تأمین کننده جهت خرید دستگاه اسپیندل کامل جهت دستگاه DAEWOO مدل H۶۳ تقص فنی و مجبور به توقف در حاشیه جاده شد. با توقف این خودرو حامل ورزشکاران، یک دستگاه خودرو ۲۰۶ دچار آتش سوزی شده بود با خودرو حامل بستکتالیست‌های قزوین برخورد کرد که بر اثر آن ۳ نفرش این خودرو مجروح شدند.

روابط عمومی شرکت مگاموتور

دعوت به همکاری درخصوص سرمایه گذاری جهت واردات مواد اولیه خارجی

شرکت (سرمایه گذاری و توسعه صنایع لاستیک) در زمینه واردات مواد اولیه خارجی مصرفی خود به صورت اعتباری از کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی از کشورهای چین، روسیه، ترکیه و... د عوت به همکاری می نماید. واردات براساس و ندر لیست مورد تأیید شرکت صورت خواهد پذیرفت. ضمناً نحوه تسویه بهای مواد اولیه وارد شده یک الی دو ماه پس از دریافت کالا و اصل اسناد حمل و به صورت ارزی و پس از تخصیص ارز تسویه خواهد شد. لذا متقاضیان می توانند مشخصات و رزومه کاری خود را به آدرس ایمیل import@riidco.com حداکثر تا تاریخ ۱۰ روز کاری پس از انتشار ارسال نمایند.

جهت کسب اطلاعات بیشتر می توانید با شماره تلفن ۰۲۴۳۲۴۶۴۳۹۳ و شماره همراه ۰۹۱۲۸۴۲۱۴۰۹۱ آقای تنها تماس حاصل نمایید.

آکهی مناقصه ۰۲/۵۱-۲

مکانوتور

شرکت تولیدی موتور، گیربکس و اکسل سایپا در نظر دارد نسبت به انتخاب تأمین کننده جهت خرید یک دستگاه اندازه گیری هم محوری سیب و گاید هوا و دود و یک دستگاه اندازه گیری قطرمو هم مرکزی ژورنال شرکت تولیدی موتور ، گیربکس و اکسل سایپا اقدام نماید. متقاضیان دارای رزومه کاری مرتبط ، می توانند به سایت WWW.MEGAMOTOR.IR ، بخش مناقصه یا مزایده مراجعه نموده و یا جهت دریافت اطلاعات بیشتر با واحد بازرگانی داخلی شرکت مگاموتور به آدرس: تهران، بزرگراه فتح (کیلومتر ۱۸ جاده قدیم کرج)، تلفن: ۰۲۴۹۲۲۴۴۲ تماس حاصل نمایند. ضمناً هزینه چاپ آکهی از برنده مناقصه اخذ می گردد.

روابط عمومی شر کت مگاموتور

آکهی برگزاری مناقصه عمومی

۱- **نام و نشانی برگزار کننده:** شرکت تولیدی و صنعتی ایران کاوه سایپا (سهامی خاص) به نشانی: استان البرز- کیلومتر ۸ اتوبان کرج ، قزوین -ترسیده به پل کردان جنب شرکت سیلو- بلوار سوپا لنتهای- بازار-شرکت ایران کاوه سایپا

۲- **موضوع مناقصه:** انتخاب پیمانکار جهت تهیه و پخت و توزیع غذا

۳- **شودن ریافت مناقصه:** از طریق مراجعه به سایت اینترنتی شرکت به نشانی: <https://www.irankavehsaipa.com>

۴- **کسب اطلاعات بیشتر:** از طریق مراجعه به سایت اینترنتی شرکت به نشانی: <https://www.irankavehsaipa.com>

۵- **مهلت دریافت و تحویل اسناد:** از تاریخ ۰۲/۱۱/۱۴۰۲ تا ۰۲/۱۱/۱۴۰۲

۶- **زمان و محل تحویل پیشنهادها:** به صورت پاکت در سسه حداکثر تا ساعت ۱۵ مورخ ۰۲/۱۱/۱۴۰۲ به دبیرخانه شرکت ایران کاوه سایپا تحویل گردد.

۷- **زمان گشایش پاکت و اعلام نتیجه مناقصه:** حداکثر ۰۲/۱۱/۱۴۰۲ در تمام مهلت ارسال پیشنهادات.

۸- شرکت تولیدی و صنعتی ایران کاوه سایپا در قبول باره هر یک از پیمانک پیشنهادات متعهد خواهد بود.

۹- هزینه چاپ آکهی مناقصه بر عهده برنده مناقصه می باشد.

آکهی دعوت به مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده سازمان ملی کار آفرینی ایران

شماره ثبت ۲۳۸۷۸ و شناسه ملی ۱۴۰۰۷۲۳۸۸۲۱

بدین وسیله و کلیه اعضاء محترم سازمان دعوت می نماید در جلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده سازمان ملی کار آفرینی ایران که رأس ساعت ۱۵ روز دوشنبه مورخ ۰۲/۱۱/۱۴۰۲ در اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران به آدرس: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان موسوی (فرصت) برگزار می گردد؛ حضور بهم رسانید.

دستور جلسه:

۱- استماع گزارش عملکرد هیأت مدیره و بازرس، منتهی به سال ۱۴۰۱/۱۱/۱۴۰۲

۲- تصویب عملکرد هیأت مدیره و صورت‌های مالی و بازنامه منتهی به سال ۱۴۰۱/۱۱/۱۴۰۲

۳- تعیین و تصویب مبلغ ورودیه و حق عضویت سال ۱۴۰۲ اعضاء

۴- انتخاب روزنامه کثیرالانتشار

۵- انتخاب بازرسان اصلی و علی البدل

۶- سایر موارد

هیئت مدیره سازمان ملی کار آفرینی ایران

مرکز اطلاع رسانی پلیس البرز از ادامه بررسی‌ها خبر داد

علت تیراندازی سرباز فراچا به مافوقش چه بود؟

سرویس حوادث: مرکز اطلاع رسانی فرمانده انتظامی البرز از صدور دستور ویژه برای کشف علت تیراندازی جنون آمیز سرباز وظیفه یگان امداد شهرستان ساوجبلاغ به سمت یکی از مأموران درحال گشت خبر داد.

به گزارش این مرکز، سرباز وظیفه یگان امداد شهرستان ساوجبلاغ به دلیل نامعلوم و در یک اقدام جنون آمیز و یا سلاح در اختیار به سمت یکی از کارکنان این یگان که با یکدیگر در حال گشت زنی بودند، شلیک کرد که منجر به مرگ این مأمور شد. این سرباز در ادامه و پس از تیراندازی به سمت یکی از شهروندان، که منجر به مرگ وی هم شد، خودروان شهروند را سربقت و بی هدف، به سمت استان‌های غربی حرکت کرد که با اقدام اطلاعاتی انجام گرفته، خودرو مورد نظر شناسایی و در جریان تعقیب و گریز، قاتل بدون توجه به دستور ایست پلیس، به مسیر خود ادامه داد که عوامل انتظامی با رعایت کامل قانون بکارگیری سلاح، به سمت خودرو شلیک کردند که به دلیل واژگونی خودرو، ضارب هم جان باخت. در پایان اطلاعاتی سپاه ایمن البرز آمده است: در پی این حادثه، بلافاصله فرمانده انتظامی استان، دستور ویژه رسیدگی به پرونده برای روشن شدن رزوای آن را صادر کرد که نتایج حاصله، متعاقباً اعلام خواهد شد.

رئیس کانون مداحان شاهین شهر به قتل رسید

سرویس حوادث : رئیس کانون مداحان شاهین شهر با انگیزه نامعلومی به ضرب گلوله قتل رسید.
یک منبع آگاه به خبرنگار مهر گفت: رسول شهر یاری، راگردارآرامستان بهشت مصومه و رئیس کانون مداحان شاهین شهر در خیابان پرستار شاهین شهر به ضرب گلوله افراد ناشناس با انگیزه نامعلوم به قتل رسید. بنا به این گزارش دستگیری قاتل توسط عوامل اطاعات در دست پیگیری است.

