

🔗 زنگ کوتاه ورزش

مهرزاد حمیدی، معاون تربیت بدنی و سلامت آموزش و پرورش گفت: اگر در طول سال هیچ کلاس تربیت بدنی ای در هیچ ساعتی تعطیل نباشد بازهم تکاپوی نیاز حرکتی بچه‌ها را نمی‌دهد و برای همین سراغ فعالیت‌های فوق برنامه رفتیم.

وی افزود: در روزهایی که آلودگی هوا بالااست چاره‌ای جز تعطیلی فعالیت‌های تربیت بدنی وجود ندارد، اما در این مواقع ما چند مورد را پیش بینی کرده‌ایم.

یکی این‌که اماکن ورزشی را طی سال‌های گذشته ارتقا بدهیم. برای همین از سال ۹۲ که آمار اماکن ورزشی ۱۱۰۰ عدد بود امروز به ۳۵۰۰ عدد رسیده است. / مهر

🔗 شناسایی ۲۰۰ بیماری غیرواگیر و ۶۰ عامل خطر مرگ‌ومیر

باقر لاریجانی، نایب رئیس کمیته ملی بیماری‌های غیرواگیر وزارت بهداشت گفت: بیماری‌های غیرواگیر به اندازه کل بیماری‌های واگیر منجر به مرگ و میر می‌شود؛ از این رو با توجه به اهمیت موضوع حدود ۲۰۰ بیماری غیرواگیر و ۶۰ عامل خطر مرگ و میر در کشور شناسایی و از چند ماه آینده بررسی مجدد این بیماری آغاز خواهد شد. / ایرنا

🔗 ثبت نام ۵۵۰۰ زوج برای مراسم ازدواج دانشجویی



مهدی غلامی مقدم، دبیر ستاد ازدواج دانشجویی کشور گفت: تاکنون بیش از ۵۵۰۰ زوج دانشجویی برای شرکت در بیست و سومین دوره ازدواج دانشجویی ثبت‌نام کرده‌اند. وی افزود: دانشجویان شرکت‌کننده در این طرح ملی ۶۳ درصد در مقطع کارشناسی، ۲۲ درصد در مقطع کارشناسی ارشد و ۹ درصد در مقطع دکتری مشغول تحصیل هستند. غلامی مقدم ادامه داد: بیست و سومین دوره مراسم ازدواج دانشجویی موسوم به طرح ملی همسفر تا بهشت از دی تا اسفند امسال در مشهد برگزار خواهد شد و تاکنون دانشگاه‌های استان‌های تهران با ۱۷ درصد، اصفهان با ۱۱ درصد و یزد با ۷ درصد بیشترین آمار ثبت‌نام را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین این دانشجویان به ترتیب آمار ثبت‌نام از دانشگاه‌های تایبه وزارت علوم، آزاد، پیام نور و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی هستند. / ایرنا

🔗 ابتلای ۴۲۰۰ نفر به آنفلوآنزا در کشور

علیرضا رئیس، معاون بهداشت وزارت بهداشت، با بیان این‌که ۴۲۰۰ نفر در کشور به بیماری آنفلوآنزا مبتلا شده‌اند، گفت: تا دو هفته آینده شاهد فروکش کردن این بیماری در کشور خواهیم بود.

وی افزود: آنفلوآنزای فصلی هر سال همگام با فصل پاییز با سرد شدن هوا شیوع می‌یابد و چیز جدیدی نیست اما امسال زودتر از هر سال و در مهر ماه آغاز شد و از نسوی دیگر سویه غالب آن مهاجم‌تر و از نوع H1N۱ بوده است که شدت و مرگ و میر بیشتری دارد.

وی گفت: بیماری آنفلوآنزا اکنون در کشورهای حاشیه خلیج فارس شامل عمان، بحرین، کویت، امارات، عربستان و کشورهای افغانستان و پاکستان همه‌گیری دارد. معاون بهداشت وزارت بهداشت، مهم‌ترین گام مبارزه با این بیماری را آموزش و رعایت بهداشت فردی دانست و افزود: تعطیلی مدارس به دلیل آنفلوآنزا کار درستی نیست و به هیچ وجه توصیه نمی‌شود.

وی ادامه داد: هم‌اکنون هیچ کمبودی از نظر داروی درمان آنفلوآنزا (تامیفلو) و واکسن آن نداریم و در حال حاضر يك میلیون ذخیره داروی این بیماری در کشور موجود است اما به دلیل امکان ایجاد مقاومت دارویی باید با احتیاط مصرف شود. / جام‌جم دیلی



از حدود ۶۰۰۰ اتوبوسی که در پایتخت وجود دارد حدود ۶۰ درصد آنها فرسوده هستند دراین شرایط بهتر است مسوولان به‌جای طرح صندلی فروشی به فکر نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی باشند

عکس:

ایرنا

تسهیلات ۵۰ میلیون تومانی کمیته امداد به کارآفرینان

مرتضی بختیاری، رئیس کمیته امداد گفت: کمیته امداد به ازای به‌کارگیری هر مددجو، ۵۰ میلیون تومان تسهیلات به کارآفرینان ارائه می‌دهد.
بختیاری افزود: در سال ۹۸ کارهای خوبی در تعامل با دولت و مجلس انجام شده‌که به‌عنوان نمونه ۲۵۰۰ میلیارد تومان از محل اشتغال روستایی به کمیته امداد اختصاص یافته است. / مهر



تراکم فروشی اتوبوسی

اتوبوسرانی تهران قصد دارد طرح فروش ساعتی صندلی اتوبوس ها را اجرایی کند

سیاست‌های درآمدزای شهرداری تهران ادامه دارد. بعد از فروش متر به متر شهر برای جای پارک و پولی کردن نیمی از بزرگراه‌های تهران به عنوان طرح ترافیک حالا نوبت طرحی است به نام فروش صندلی اتوبوس‌های شهری.
جالب این‌که این طرح در تناقض آشکار با عنوان کلی خدماتی است که باید ارائه شود. خدماتی که همواره ذیل عنوان «حمل و نقل عمومی» ارائه می‌شده است و حالا شده است «حمل و نقل پولی». واکنش ابتدایی شهروندان آن‌طور که از برآمد گفته‌هایشان در فضای مجازی می‌توان متوجه شد همان مکانیزم شگفت‌آنها در برابر اغلب نابرابری‌های اقتصادی است؛ یعنی شوخی و مزاح. این‌که چرا در مواجهه با چنین اتفاقاتی از سلاخی به نام شوخی استفاده می‌شود بماند برای جامعه‌شناسان فرهنگی اما آنچه را که از اتخاذ چنین سیاستی برمی‌آید، باید از زبان کارشناسان حوزه حمل و نقل شهری شنید. این‌که آیا چنین تصمیمی به باز شدن گره حمل و نقل شهری کمکی می‌کند یا باری می‌گذارد روی دوش مسافران؟ یا مهم‌تر از آن این‌که قاعدا تا باید برای جبران افزایش حجم مسافران اتوبوس شهری بعد از گرانی بنزین، حمل و نقل عمومی مدرن و پاک‌گسترش پیدا می‌کرد، اما حالا بنا شده صندلی‌های اتوبوس شهری تهران را هم به صورت ساعتی به فروش برسانند. بگذریم از تبعات اجتماعی چنین تصمیمی که همین حالا هم باعث شده است بسیاری از شهروندان آمیدی به کم شدن فاصله طبقاتی حداقل در خدماتی که قرار بوده عمومی باشد حس نکنند.



میثم اسماعیلی

جامعه

مسافران زیادی دارند، فروش صندلی‌های اتوبوس به صورت پایلوت آغاز می‌شود و مسافران می‌توانند به صورت اینترنتی مشابه اتوبوس‌های بین‌شهری صندلی رزرو کنند.

🔗 ماجرا چیست؟

پیمان سندنجدی، مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهر تهران در گفت‌وگویی با فارس درباره تأثیر گرانی بنزین بر تعداد مسافران اتوبوس اعلام کرده است در حال حاضر آمار دقیقی در این زمینه مشخص نشده و در حال بررسی این موضوع هستیم. ولی با توجه به شرایط موجود راهکارهای زیادی پیش‌بینی شده است. یکی از این راهکارها امکان خرید صندلی برای مسیرهای خاص توسط مسافر است که این سیستم DRT نام دارد.

نکته اول در جملات او برای پیاده‌سازی چنین سیاستی در همین گفته آشکار می‌شود این‌که این سیاست به این دلیل اتخاذ شده است‌که «آماری از تأثیر گرانی بنزین بر تعداد مسافران اتوبوس» مشخص نشود؛ او برای فهم بیشتر موضوع مصداق‌هایی هم دارد. آن‌طور که سندنجدی می‌گوید به طور مثال مسیر میدان ونک به آزادی در ساعات پیک ترافیک مسافران زیادی دارد، ولی در ساعات غیرپیک تعداد مسافران به شدت کاهش می‌یابد. بر همین اساس، می‌توانیم برای دو ساعتی که اوج ترافیک است، فروش ساعتی صندلی‌های اتوبوس را انجام دهیم. به طور مثال مسافرین می‌توانند از ساعات ۷ تا ۷ و ۱۰ دقیقه يك صندلی برای خود خریداری کنند.

از خلال حرف‌های مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهر تهران می‌توان متوجه شد که سامانه‌ای نیز در این زمینه تهیه شده و احتمالاً در همین آدرماه هم راندازی می‌شود و البته که نرخ بلیت این صندلی‌ها هم کمی بیشتر از اتوبوس‌های معمولی است.

استدلال او برای چنین تصمیمی این است که خرید صندلی و رزرو آن سبب می‌شود تا متوجه شوند میزان تقاضا در يك مسیر چه تعداد است و بر همان اساس اتوبوس به تعداد مناسب در زمان خاص پیش‌بینی شود. همچنین این موضوع سبب می‌شود که رانندگان اتوبوس مجبور نباشند با سرفاصله کوتاه یا مسافران اندک تردد کنند.

برای مسیر نیایش-جنت آباد و ونک، آزادی در ساعات خاص

🔗 این سیاست عمومی نیست

افزایش استقبال از ناوگان حمل و نقل عمومی بعد از افزایش قیمت سوخت نیاز به سنجه و عیار پیچیده‌ای ندارد و طبیعی است که چنین استقبالی شکل می‌گرفت اما این اتفاق می‌تواند يك موج روانی برای استفاده از حمل و نقل عمومی باشد و بعد از مدتی اگر این ناوگان چند خصیصه مردم دوباره به سمت استفاده از خودروهای شخصی‌شان خواهند رفت. این را که چه ارتباطی بین تعداد آمار مسافران اتوبوس‌های شهری بعد از گرانی سوخت و اجرای چنین طرحی وجود دارد، بر اساس گفته‌های مدیرعامل اتوبوسرانی شهر تهران این‌طور می‌توان متوجه شد که احتمالا وقتی رزرو يك مسیر بیشتر باشد درکی از تعداد مسافران آن مسیر به دست می‌آید. اما علیرضا اسماعیلی، عضو هیات علمی دانشگاه علوم انتظامی و استاد دانشگاه تهران می‌گوید: «شاید تعداد قابل توجهی از افراد امکان رزرو اینترنتی را نداشته باشند و از همان مسیر روزانه‌شان برای استفاده از اتوبوس جا بمانند.»

این استاد دانشگاه به جام‌جم می‌گوید: «اگر عینك خوشبینی هم برای اجرای این تصمیم به چشم‌بزنیم، می‌بینیم همچنان مشکلاتی در اجرای این طرح وجود دارد، ضمن این‌که نباید از ایجاد تنش‌های احتمالی در اجرای چنین طرحی هم چشم‌پوشی کنیم، شاید این طرح در ظاهر ایده‌ای مرتقی جلوه کند، اما باید بستر مناسبی برای اجرای آن وجود داشته باشد. بستر مورد اشاره نه صرفا تبعات اجتماعی و تنش‌های شخصی که به عنوان مثال استفاده تعداد بالای مردم ایران برای بهره گرفتن از چنین خدماتی در اینترنت است، در حالی‌که ممکن است حتی با اتصال اینترنت بسیاری از افراد امکان رزرو اینترنتی به چنین شکلی را نداشته باشند.»

حتی اگر متصور بشویم که در پایلوت اجرای چنین طرحی به صورت ترکیبی این اتفاق می‌افتد، به این مفهوم که تنها تعدادی از صندلی‌ها قابلیت رزرو خواهند داشت باز هم این مورد با روح اصلی استدلال اجرای چنینی سیاستی که همان فهم تعداد آماری افراد برای استفاده از اتوبوس است تناقض پیدا می‌کند.

علیرضا اسماعیلی هم معتقد است نفس کلی چنین تصمیمی خوب است، چرا که بالاخره ما هم باید آرام آرام به سمت چنین ایده‌هایی در حمل و نقل عمومی برویم، اما از صحبت‌های مدیرعامل اتوبوسرانی تهران نمی‌توان متوجه شد که برای پیرمرد یا کارگر ساده‌ای که هر روز از این ناوگان استفاده می‌کند چه راهکاری پیش‌بینی شده است، چراکه استفاده از حمل و نقل عمومی مثل رزرو يك کنسرت یا بازی فوتبال نیست که در سال یکی دو بار باشد و این استفاده هر روزه است. حداقل در حرف‌های ابتدایی مدیرعامل اتوبوسرانی جایگزینی برای چنین مشکلاتی به میان نیامده است.

جامعه+

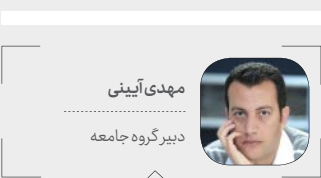
محدود به تقسیم‌بندی فقیر و غنی نیست و چنین طرح‌هایی نشان می‌دهد آنها حتی در پی ایجاد طبقه‌های «فقیر» و «فقیرتر» هستند؛ برخی هم از تبعات تنش‌زای چنین تصمیمی برآشفته شده‌اند و اشاره آنها به اعتراضات اخیر است. این‌که هنوز بسیاری از مردم در شوك گرانی‌های بعد از افزایش سوخت هستند و اجرای چنین طرحی می‌تواند تبعات اجتماعی بسیاری برای کشور داشته باشد. بسیاری دیگر هم احتمالا به واسطه کم شدن تلخی این خبر به شوخی با این تصمیم برآمدند، شوخی‌های تلخ و گزنده‌ای که نشان می‌دهد چنین تصمیمی چقدر روی روان شهروندان پایتخت تأثیر داشته است.

کاهش ۲۰ درصدی زمان آموزش در برخی مدارس

علی ذوعلم، رئیس سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی آموزشی از کاهش ۲۰ درصدی زمان آموزش در برخی مدارس خبر داد و گفت: برگزاری کلاس به اندازه زمان پیش‌بینی شده، از حقوق دانش‌آموزان است و حتما در کیفیت آموزش موثر است. وی درباره میانگین ساعت آموزشی در مدارس کشور افزود: مدارس مختلف کاملا متفاوت عمل می‌کنند؛ مدرسه‌ای يك نوبته است و توانسته زمان را به‌گونه‌ای تنظیم کند تا ۵۰ دقیقه دوره متوسطه اجرا شود. / فارس

یادداشت

صندلی بازی در اتوبوسرانی



مهدی آیینی

دبیر گروه جامعه

تهران اتوبوس کم دارد، مترو کم دارد، تاکسی کم دارد، حمل و نقل عمومی‌اش حمل و نقل قوی لق است، اما مدیرخلاق کم ندارد؛ مدیرانی که به فکر واردات اتوبوس‌های دست دوم هستند در حالی‌که اتوبوس‌های برقی در پارکینگ خاك می‌خورند؛ مدیرانی که برای آلودگی هوای سارایوو نسخه می‌پیچند در حالی که رفع آلودگی هوای تهران را به باد باران سپرده‌اند؛ مدیرانی که برای کاهش ترافیک و آلودگی هوا محدوده می‌سازند، اما ترافیک و آلودگی هوارها تر از همیشه برای شهروندان شاخ و شانه می‌کشد. مدیرانی که در روزهای آلوده دوچرخه‌سواری را تبلیغ می‌کنند، اما برای توسعه حمل و نقل عمومی قدم از قدم برنمی‌دارند.

فروش صندلی آخرین خلاقیات برخی مدیران شهری است، خلاقیتی که آب پاکی را روی دست کسانی می‌ریزد که فکر می‌کنند مسؤولان درک درستی از شرایط حمل و نقل عمومی دارند؛ براساس تصمیم آنها قرار است شهروندان بتوانند در زمان اوج شلوغی، صندلی اتوبوس‌ها را رزرو کنند و بسا خیال راحت درحالی که مثلا کتاب می‌خوانند یا روزنامه ورق می‌زنند سفر درون‌شهری رویایی را تجربه‌کنند.

اتوبوس و متروسواری در تهران آسان نیست، این واقعیت را آتاهایی که حتی يك بار حمل و نقل عمومی را تجربه کرده‌اند، می‌دانند.

این روزها برای ورود به يك اتوبوس خلوت باید ساعت‌ها منتظر ماند یا از هفت‌خوان رستم گذشت و به ضرب و زور وارد اتوبوس‌های شلوغی شد که دست و پای شهروندان از درهایشان بیرون می‌ماند.

در شرایطی که خیلی‌ها قادر به رساندن خود تا جلوی در اتوبوس‌ها نیستند، مدیران اتوبوسرانی می‌خواهند صندلی اتوبوس‌ها را ساعتی بفروشند، آنها نمی‌دانند شخصی که اقدام به خرید ساعتی صندلی می‌کند به‌طور حتم شانس کمی برای سوار شدن به اتوبوس دارد چه برسد به این‌که بتواند خودش را به نزدیکی‌های يك صندلی هم برساند.

از شلوغی و غیرقابل برنامه‌ریزی بودن اتوبوس‌ها که بگذریم باید گفت مدیران شهری حتی نمی‌دانند چه اقلشاری سوار اتوبوس می‌شوند، افرادی که آن‌قدر دغدغه دارند که رزرو صندلی برایشان بی‌معنی است.



به این ترتیب باید گفت فعالیت برخی مدیران به نوشتن طرح‌های اینچنینی خلاصه می‌شود، چون آنها وظیفه اصلی خود را فراموش کرده‌اند و به نظر می‌رسد برخلاف تمام کلان‌شهرهای دنیا که مدیرانشان تلاش می‌کنند سیستم حمل و نقل عمومی را برای شهروندان راحت‌تر و جذاب‌تر کنند، برخی مدیران ما در حال پاك كردن صورت مساله هستند.

برنامه‌های مدیران شهری کشور این روزها برای تأمین اتوبوس، تاکسی و واگن مترو راه به جایی نبرده و برای برخی آنها راحت‌ترین کار محدود کردن استفاده از چنین وسایلی است.

ده سال پیش تهران ۷۰۰۰ اتوبوس داشت، اما این روزها ۶۰۰ اتوبوس در پایتخت تردد می‌کند که ۶۰ درصد از آنها هم فرسوده است. با از هزار واگن متروی تهران ۳۰ درصد نیاز به تعمیر دارد.

در تاکسیرانی نیز آمارها نگران‌کننده است، چرا که از ۷۸ هزار تاکسی تهران ۳۵ هزار دستگاه فرسوده است. بنابراین باید گفت اگر مدیران شهری قصد دارند برای بهبود شرایط حمل و نقل عمومی قدم بردارند، بهتر است به جای صندلی بازی این چهار ویژگی را به حمل و نقل عمومی کشور برگردانند: سریع، راحت، ارزان و سهل الوصول.