



۱۴

هزاران سوزن به خودت

طب سوزنی در نقش مکمل پزشکی مدرن می‌تواند در تسکین دردها موثر باشد



۱۶

معرفی ۳ مقصد برای گردشگری زمستانی در ایران

قرار با برف

۱۳
ج.ا.ج.ه

زندگی
پنجشنبه ۱۳ دی ۱۳۹۷ :: شماره ۵۲۹۰



شگردهایی که رانندگان در روزهای سرد زمستان باید بلد باشند

وقتی خودرو سرمایه خورده!

۱۵



info@jamejamonline.ir

روابط عمومی: ۰۲۲۲۶۱۴۷



سنگ‌فرش-تردد
قنبری از تهران:

سنگ فرش بودن خیابان مخبرالدوله باعث کندی تردد و آسیب رساندن به لاستیک خودروهای عبوری می‌شود.



سهام-عدالت
حسن پور از رشت:

هنوز عده‌ای از مردم از دریافت سوده سهام عدالت محروم هستند و دولت نیز پاسخگوی این موارد نیست. چرا؟



بوستان-زباله
یاوری از تهران:

بوستان ۱۱ واقع در بلوار ابوذر سطل زباله ندارد و این مورد باعث شده اهالی این محله زباله‌ها را سرکوپه یا جایگاه‌های خالی این سطل‌ها بگذارند.



زباله-گرد
بیطرفان از تهران:

بیشتر زباله‌گردها در سطح شهر تهران زباله‌ها را بعد از تفکیک به حال خود رها می‌کنند که باعث پراکندگی زباله‌ها و زشت شدن چهره شهر می‌شود.



متکدی-ونک
کاظمی از تهران:

چرا برخورد قاطعی از سوی شهرداری و پلیس انتظامی محترم با متکدیان میدان ونک که برای عابران ایجاد مزاحمت می‌کنند صورت نمی‌گیرد؟



محله-خطر
گمالی از تهران:

بیشتر خانه‌های جنوب شهر تهران به انبار یا کارگاه‌های تولیدی تبدیل شده که فاقد هرگونه ایمنی در برابر آتش‌سوزی هستند ایمنی ساکنان این محله‌ها را به خطر انداخته‌اند.



گرانی-مرغ
خسروی از تهران:

دولت بجای کاهش قیمت مرغ و گوشت قرمز قیمت رسمی این کالاها را قطره چکانی افزایش می‌دهد و به نوعی به این گرانی‌ها چراغ سبز نشان می‌دهد.



سگ-بی‌صاحب
نورا از تهران:

جولان سگ‌های بی‌صاحب در شهرک نفت و شهید محلاتی باعث آزار و اذیت ساکنان این محله‌ها شده و اقدامی هم برای جمع‌آوری آنها از سوی شهرداری منطقه صورت نگرفته است.



گزارش جام‌جم از بی‌توجهی به قانون تجدید ۳ ماهه معاینه فنی خودروهای سنگین؛ اتفاقی که مدام حادثه می‌آفریند

تابوت‌های زرد!



مهدي مولايي

جامعه

از چهارمین روز دی‌ماه که اتوبوس زردرنگ دانشجویان دانشگاه علوم و تحقیقات واژگون شد تا همین امروز، خیلی‌ها از حادثه‌ای نوشته‌اند که می‌توانست اتفاق نیفتد، از اتوبوسی که می‌توانست ترمز نبرد، دانشگاهی که می‌توانست در ارتفاع زیاد ساخته نشود و دانشجویانی که می‌توانستند زنده باشند. این وسط حکایت اتوبوس فرسوده دانشگاه، اما حکایتی است که دل خیلی‌ها را می‌لرزاند و وقتی چشم‌شان در گوشه و کنار شهر، به اتوبوس‌ها و وسیله‌های نقلیه سنگین دیگری می‌افتد که از نظر سن و سال با همان اتوبوس کدایی برابری دارند و هر روز هن و هن‌کنان خودشان را در شیب ملایم خیابان‌ها بالا می‌کشند و به هر ضرب و زور تا مقصد می‌رسانند؛ وسایل نقلیه‌ای که می‌توانند کانون یک حادثه تلخ دیگر باشند. آن هم وقتی که نواب حسینی‌منش، مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی شهر تهران به ما می‌گوید: نتیجه بازدید سرزده این ستاد از بیش از ۳۰۸۰ دستگاه اتوبوس و کامیون در سه ماه گذشته در شهر تهران، نشان می‌دهد ۱۳ درصد این وسیله‌ها اصلاً گواهی معاینه فنی نداشتند و ۲۴ درصدشان در آزمون معاینه فنی رد شده بودند. این ۱۳ درصد کدایی و آن ۲۴ درصد دلهره‌آور، می‌تواند ته دل خیلی‌ها را خالی کند، اینها وسیله‌های نقلیه‌ای هستند که هر روز از صبح علی‌الطولو استارت می‌خورند و شب‌بازی‌هایی فقط برای چندساعت کسب و کارشان را تعطیل می‌کنند و این وسط در خیابان‌های همین شهر جولان می‌دهند؛ وسایل نقلیه‌ای که جدای از بحث فرسودگی و احتمال حادثه، یکی از مقصران اصلی آلودگی هوا هستند، دلیلی که باعث شده ستاد معاینه فنی شهر تهران از سه ماه گذشته روی آنها تمرکز بیشتری داشته باشد.

حسینی‌منش در توضیح بیشتر می‌گوید: بیشترین عامل انتشار ذرات معلق ریز ۲/۵ میکرون که یکی از فاکتورهای آلودگی هوا هستند و شهر را به تعطیلی می‌کشانند، همین خودروهای سنگین و دیزلی‌اند که با سهمی بالای ۵۰ درصد به عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی به شمار می‌آیند.

همین بهانه کافی بوده تا ستاد مرکزی معاینه فنی شهر تهران به همراه پلیس راهور در اکیپ‌هایی مشترک با بازدیدهای سرزده، صحت معاینه فنی خودروهای سنگین موجود در شهر را بررسی کنند؛ به این ترتیب دو تیم مشترک این دو نهاد در شش شیفت در شبانه روز، نظارت بر خودروهای سنگین درونشهری تهران را آغاز کردند و به‌آمارهایی رسیدند که ما از زبان حسینی‌منش شنیدیم.

کار بررسی معاینه فنی این خودروهای سنگین البته به گفته حسینی‌منش در کلونی‌های این خودروها اتفاق افتاده، در نقاطی مثل میدان شوش که کلونی باربری درونشهری تهران است، در منطقه آبعلی که کلونی خودروهای نخاله‌بر و زباله‌بر است و میدان میوه و تره‌بار شهر تهران که مرکز تجمع خودروهای حمل بار پرونشهری به داخل شهر است. مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی شهر تهران به این فهرستی البته بررسی صحت معاینه فنی خودروهای سنگین ایران خودرو، سایپا و... را هم اضافه می‌کند و می‌گوید: در بررسی‌ای که انجام شد مشخص شد از این ۳۰۸۰ خودرو، ۱۳ درصد فاقد معاینه فنی بودند و ۸۷ درصد خودروها معاینه فنی داشتند، خودروهای فاقد معاینه فنی همانجا توسط پلیس جریمه شدند، اما نکته اصلی اینجا بود که ما فارغ از این‌که خودرویی معاینه فنی دارد یا نه، همان‌جا تست آلودگی از خودرو گرفتیم که ۲۴ درصد خودروها در این تست رد شدند و جزو خودروهای دودزا قرار گرفتند. این درحالی بود که ما اصلاً به بحث تست ترمز و... ورود پیدا نکردیم و ممکن است آمار این تست هم تغییر کند.

مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی شهر تهران در ادامه از شناسایی ۸۰۰ دستگاه خودروی سنگین دودزا و فرسوده در جریان این بررسی خبر می‌دهد و می‌گوید: متأسفانه تعداد زیادی از این خودروها، خودروهای حمل بار فرسوده هستند که هنوز در شهر کار می‌کنند، این خودروها زمانی که کارت هوشمند فعالیت‌شان از سوی سازمان راه‌آهن دریافت می‌شود و نمی‌توانند خارج از شهر کار کنند به داخل شهر رسوب می‌کنند و حمل بار درونشهری

حسینی‌منش با اشاره به این‌که در بررسی‌های اولیه از اتوبوس واژگون شده مشخص شد سال تولید این اتوبوس مربوط به سال ۸۱ است، می‌افزاید: براساس سن فرسودگی، این اتوبوس که مربوط به اسلامشهر است باید سال ۹۱ از رده خارج می‌شد در حالی که مشغول فعالیت در سه بخش سرویس دانشگاه آزاد می‌شود.

مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی شهر تهران ادامه می‌دهد: متأسفانه ما تنها در زمان حوادث به برخی موضوعات توجه می‌کنیم و زمان‌های دیگر، درگیر

مسائل دیگر می‌شویم که سرانجام این بی‌توجهی، رقم خوردن حادثه‌ای به این بزرگی و ناگواری است. شاید تأکید بر گرفتن یک معاینه فنی ساده در زمان‌های معمولی به چشم نیاید و تنها به عنوان پیشگیری از آلودگی مورد توجه قرار گیرد اما در این حادثه مشخص شد داشتن معاینه فنی از لحاظ ایمنی نیز موثر است.

او با تأکید بر این‌که هنوز مشخص نشده دلیل اصلی این حادثه چه بوده است، تصریح می‌کند: این اتوبوس معاینه فنی نداشته و باید این قبیل اتوبوس‌ها که مورد استفاده تعداد زیادی دانشجویان است، از لحاظ ایمنی مورد تأیید قرار بگیرند.

ما ماجرای معاینه فنی اتوبوس کدایی دانشگاه علوم و تحقیقات را هم از این مسؤول می‌پرسیم و او می‌گوید: همان‌طور که گفتم اتوبوس حادثه‌دیده حامل دانشجویان دانشگاه آزاد برگه معاینه فنی نداشت اما نکته اینجاست که ما اصلاً نمی‌توانیم به اتوبوس‌های دانشگاهی بپردازیم چون اجازه ورود به دانشگاه‌ها را نداریم و باید منتظر باشیم اتوبوسی از دانشگاه بیرون بیاید و بعد آن را کنترل کنیم.

حسینی‌منش تأکید می‌کند با این حال این نافی مسؤولیت دانشگاه نیست، چراکه استاندارد وقت تهران سال گذشته در بخشنامه‌ای به همه دستگاه‌ها، ادارات و وزارتخانه‌ها ابلاغ کرد که سرویس‌ها و خودروهای مصرفی باید دارای برگه معاینه فنی باشند و در غیر این صورت نباید صورت وضعیت پیمانکاران را تایید کنند، با وجود این تأکیدات همچنان نهادهایی در برابر نظارت بر اجرای این بخشنامه مقاومت می‌کنند.

زندگی +



۶۰۰ اتوبوس فرسوده در اختیار ایران خودرو و سایپا

آخرین روزهای خردادماه امسال یک خبر جنجالی از سوی مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان تهران در رسانه‌ها منتشر شد؛ خبری از قول کیومرث کلانتری که گفته بود: حدود ۶۰۰ دستگاه خودروی فرسوده کار جابه‌جایی کارکنان دو شرکت خودروسازی در استان تهران را برعهده دارند. این مقام مسؤول البته با اشاره به تصمیم اتخاذشده در کارگروه کاهش آلودگی هوای استان تهران در سال ۱۳۹۶ مبنی بر ممنوعیت دستگاه‌های اجرایی از امضای قرارداد با سرویس‌های جابه‌جایی کارکنان که فاقد کارت هوشمند و معاینه فنی هستند، از ضرورت نوسازی این سرویس‌ها هم خبر داده و تأکید کرده بود: باید اقدامات لازم درخصوص این نوسازی سرویس‌ها انجام شود.

این اما همه ماجرا نبود و کلانتری به فاصله چند روز، به فرسوده بودن ۵۰ درصد اتوبوس‌های پایتخت هم اشاره کرده و گفته بود: شهر تهران برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی به ۴۰۰۰ اتوبوس نیاز دارد. به گفته مدیرکل محیط زیست استان تهران، بسیاری از اتوبوس‌های تهران بیش از ۱۱ سال عمر دارند، در حالی که دولت متوسط عمر اتوبوس را هشت سال اعلام کرده است.



این نکته از نگاه علیرضا اسماعیلی، رئیس سابق پلیس راه کشور و کارشناس ترافیک هم دور نمی‌ماند: مخصوصاً وقتی که به ما می‌گویند: در حوزه ترافیک و بحث تصادفات و جریان رفت آمد سه عنصر انسان، راه و وسیله اهمیت زیادی دارد.

اسماعیلی ادامه می‌دهد: در این بین بحث فرسوده بودن ناوگان عمومی و در مقابل مرمت و نوسازی این ناوگان، جزو اولویت‌هایی است که اگر در عنصر وسیله نقلیه به آن پرداخته شود، طبیعتاً تأثیرات مثبتی به دنبال خواهد داشت.

رئیس سابق پلیس راه کشور در توضیح بیشتر می‌گوید: بخشی از این موضوع برمی‌گردد به تأثیرات فرسوده بودن خودرو در شدت حادثه و شدت مصدومیت‌ها؛ چراکه خودروهای فرسوده به گونه‌ای نیست که در زمان وقوع حادثه مسافران بتوانند براحتی خودشان را نجات بدهند. او در ادامه با اشاره به ضرورت نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی می‌افزاید: میزان هزینه‌ای که وجود خودروهای فرسوده به بار ترافیک، تصادفات و... وارد می‌کند چند ده برابر هزینه نوسازی بوده و بهتر است با ایجاد تسهیلات مناسب مانند وام‌های کم‌بهره، انگیزه نوسازی را در صاحبان این وسایل به وجود آورند.