

نکته‌سنج!

بایدها ونبایدهای فضای مجازی!

فرهاد خادمی

بی‌سواد رسانه‌ای؛ کلماتی که با ایجاد فضاحت‌های فراوان در فضای مجازی رایج شده است. مشکل اصلی ۹۵ درصد از استفاده کنندگان این فضا به‌دلیل نداشتن تحلیل و سواد رسانه‌ای، به‌راحتی هر مطلب و هر عکسی را بی‌هدف منتشر می‌کنند بدون اینکه بدانند این کارشان چقدر صدمات و لطامت جبران ناپذیری را به انسان‌ها و اجتماع وارد می‌کند.

لازم دیدم مطلب زیر را که سال‌ها پیش نوشته‌ام با شرایط حساس کنونی مجدداً در یک رسانه مکتوب منتشر کنم تا مفید به فایده باشد.

۱- هر عکس، فیلم و خبری را برای عزیزان‌مان فورواردر نکنیم. به ویژه تصاویری که حاوی صحنه‌های تلخ و دل‌هراور است. دلیلی ندارد چیزیزی که حال ما را بد می‌کند برای کسی بفرستیم که برایمان اهمیت دارد و حال او را هم بد کنیم.

۲- به منبع ارسال پیام دقت کنیم و از خودمان بیرسیمی چرا و به چه هدفی این محتوا تولید شده است؟ حقیقت دارد یا یک شایعه و دروغ است؟ وقتی یک خبر سردرغ را بازنشر می‌کنیم ما هم بخشی از چرخه دروغ می‌شویم. اگر به راستی از دروغ بدمان می‌آید، آن را بازتولید نکنیم.

۳-وقتی می‌خواهیم خبری را برای کسی ارسال کنیم ۱۰ ثانیه فکر کنیم و از خودمان بیرسیمی این خبر به طرف مقابلش دانش اضافه می‌کند؟ لیخند می‌بخشد؟ آرامش می‌دهد؟ اگر یکی از این سه حالت بود، ارسال کنیم.

۴-اگر با نقد و نگاه کسی مخالف هستیم ما رسالتی برای ادب کردن او نداریم. حرف‌مان را محترم بزنیم و فاصله بگیریم. حفظ فاصله همیشه باعث حفظ احترام متقابل می‌شود.

۵- اسکرین‌شات نگیریم و چت‌های دو نفره را برای دیگران ارسال نکنیم. دنیای خصوصی دو نفره را جار نزنیم. یادمان باشد که ما بخشی از آن ماجرا بوده‌ایم. اگر کسی قصد آزار دارد از طریق قانونی پیگیری کنیم.

۶-هر مطلب، عکس یا کامنتی که منتشر می‌کنیم، به کارت ویزیت ما تبدیل می‌شود، مشخص نیست می‌بندد از دستت به دست شدن چه کسانی آن را می‌بیند اما خیلی‌ها بر اساس همان، شخصیت ما را قضاوت می‌کنند.

۷- «بی‌شعور»‌ها را به شهرت نرسانیم. با فالو کردن، لایک کردن و معرفی افرادی که در شبکه‌های مجازی ریشه‌ای ندارند و تشنه شهرت هستند و دست به رفتارهای ابلهانه می‌زنند به آنها کمک نکنیم. جز در مقابل هر لایک مسئول هستیم.

۸-هیچکس جز ما در فضای مجازی مسئول حریم شخصی‌مان نیست. وقتی عکسی منتشر می‌کنیم امکان بازپس گرفتن آن میسر نیست، مراقب باشیم چه چیزی را منتشر می‌کنیم و چقدر به دیگران اجازه می‌دهیم به حریم شخصی‌مان وارد شوند. عکس‌های بعدی سودی ندارد.

۹- «اعتماد کردم و فریب خوردم». این جمله، حرف مشترک تمام کسانی است که در فضای مجازی مورد سوء استفاده مالی یا جسمی قرار گرفته‌اند. این حرف تلخ است! مراقبت واقعیت دارد: اینجا اصل بر «بی‌اعتمادی» است. اول شک کنیم بعد اعتماد، تا کمتر پشیمان شویم.

۱۰-گوشی موبایل در دست ما هم گل است، هم گلوله! شب قبل از خواب به این فکر کنیم که در طول روز با آن حال دیگران را بهتر کرده‌ایم یا روان و آبروی کسانی را به قتل رسانده‌ایم؟

خبر

توزیع پوشک‌های بهینه با هدف تامین سلامت کودکان و کمک به خانواده

معلمان اجتماعی بنیاد ۱۵ خرداد از توزیع پوشک‌های بهینه در مناطق محروم کشور خبر داد. یاسر اشراقی، معاون اجتماعی بنیاد ۱۵ خرداد ستاد اجرایی فرمان امام ضمن اعلام این خبر افزود: هر مرحله اول توزیع پوشک‌های بهینه به همراه بسته‌های «لیخن مادری» به شکل آزمایشی در برخی از استان‌های کشور آغاز شده است. اشراقی خاطر‌نشان کرد: پوشک بهینه که مراحل تحقیق و توسعه‌ای آن در مرکز نوآوری «مثبت پنج» بنیاد ۱۵ خرداد انجام شده است، جایگزین بسیاری مناسبی برای پوشک‌های یک‌بار مصرفی محسوب می‌شود که در حال حاضر برای نوزادان و کودکان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

وی تأکید کرد: این پوشک‌ها دارای یک جزء حاوی مواد جاذب طبیعی هستند که در هر بار استفاده تعویض می‌شود و جزء دیگر آن‌ها قابلیت استفاده تا ۶ ماه را به شکل متوالی و مستمر دارد و به علت عدم استفاده از هرگونه مواد شیمیایی در فرآیند تولید، به پوست نوزادان هیچ‌گونه آسیبی وارد نمی‌کند.

معاون اجتماعی بنیاد ۱۵ خرداد در توضیح سایر مزیت‌های پوشک‌های بهینه گفت: مادران ایرانی می‌توانند بدون نگرانی از حساسیت‌های معمول مانند عرق‌سوزی پیا و بدن، این پوشک‌های عاری از هرگونه مواد شیمیایی را برای فرزندان خود استفاده کنند. از سوی دیگر، استفاده از این پوشک‌ها باعث کاهش قابل توجه تولید پسماند شده و سلامت جمعی را تامین می‌کنند.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران صفر تا ۱۰۰

اقدامات اخیر شهرداری تهران در حوزه اتوبوسرانی را تشریح کرد و گفت: قرارداد تولید ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای شهر تهران با رقم بیش از ۲۸ هزار میلیارد تومان منعقد شده که اقدام بی‌نظیری در تاریخ بلدیة تهران است. تهرانی‌ها در سال‌های نچندان دور، شاهد وضعیت رو به بهبود ناوگان حمل و نقل عمومی از جمله اتوبوسرانی بودند، اگرچه همچنان نیازها و خلاءهایی وجود داشت اما تغییرات مشهود و امیدبخشی به چشم می‌خورد اما این روند به جای تداوم پیشرفت در سال‌های اخیر با کندی و سرفت مواجه شد و توقف‌های اتوبوس‌های شهر میزبان اتوبوس‌های فرسوده و نیازمند تعمیر شدند.

اما یک‌سال‌ی است که تهران جان دوپساره‌ای گرفته و اگرچه مشکلات گذشته مانند تحریم و گرانی‌ها همچنان پایرجاست اما پویایی در بخش‌های مختلف به چشم می‌خورد؛ حوزه اتوبوسرانی نیز از این قاعده مستثنی نیست و نه‌تنها مشکلات گذشته در حال رفع است بلکه آینده امیدوارکننده‌ای هم در انتظار دارد. برای اطلاع از تغییراتی که در این حوزه طی حدود ۲۴ ماه اخیر رخ داده تسنیم با مهدی علیزاده؛ مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران گفت‌وگو کرده است.

• در سال‌های گذشته تعداد قابل توجهی از اتوبوس‌های شهر تهران کاهش یافت و این ناوگان به وضعیت بحرانی رسید؛ طی دو سال اخیر برای بهبود اوضاع این ناوگان چه اقداماتی صورت گرفته است؟

بیش از ۱۰ سال است که ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران، نوسازی نشده و اقدام جدی و جهادی در این راستا صورت نگرفته است؛ اگر هم در مقطعی این امر رخ داده با ارقام بسیار اندک بوده است. برای اینکه شهر تهران در حوزه اتوبوسرانی با مشکل مواجه نباشد حداقل به ۷۰۰۰ اتوبوس نیاز داریم که در حال حاضر با این عدد مواجه نیستیم؛ زمانی که بنده اتوبوسرانی را تحویل گرفتم (بهمن ۱۴۰۱)، حدود ۱۸۰۰ اتوبوس شاغل در شهر وجود داشت اما اکنون این رقم را به ۲۱۰۰ دستگاه اتوبوس رسانده‌ایم. در بودجه سال جاری بیش از ۱۳۰۰ میلیارد تومان به صورت نقد و غیر نقد به بازسازی اتوبوس‌ها اختصاص داده شد بنابراین به اورهال (تعمیرات اساسی) اتوبوس‌ها توجه ویژه‌ای کردیم و با شرکت‌هایی که در این زمینه توانایی داشتند، قراردادهایی منعقد کردیم که تا پایان سال جاری حداقل ۵۰۰ دستگاه اتوبوس بازسازی شود. اما کار بزگی که در شهرداری با حمایت شورای شهر و همت علیرضا زاکانی؛ شهردار تهران صورت گرفته این است که قرارداد تولید ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای شهر تهران با رقم بیش از ۲۸ هزار میلیارد تومان منعقد شده که اقدام بی‌نظیری در تاریخ بلدیة شهر تهران محسوب می‌شود.

• اتوبوس‌ها از چه زمانی وارد چرخه خدمت‌رسانی به شهروندان می‌شوند؟

طبق قرارداد منعقد شده، از آبان و آذر باید تحویل اتوبوس‌ها را آغاز کنند اما با مساعدت شرکت‌های طرف قرارداد و پیگیری‌های شهرداری تهران، بخش نخست اتوبوس‌ها شامل ۵۹ دستگاه اتوبوس تک کابین از شرکت عقاب افشان، ۲۳ دستگاه اتوبوس از شرکت اسنا و ۱۸ دستگاه مینی بوس با ظرفیت ۱۷ مسافر از شرکت سبلان



خودرو تحویل گرفتیم. در ایام آربعین نیز ۹۷ دستگاه اتوبوس از وزارت کشور تحویل گرفتیم که ۷۵ درصد هزینه آن را دولت و ۲۵ درصد آن را شهرداری پرداخت کرد. مجموعاً در مدت زمان کوتاهی ۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران افزوده شد این در حالی است که در دوره گذشته مدیریت شهری طی ۴ سال رقمی مشابه این به اتوبوس‌های تهران اضافه کردند. با این حال در تلاش هستیم حداقل ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس دیگر از قرارداد مذکور دریافت کنیم البته لازم به ذکر است که همه قرارداده‌ا در دوره علیرضا زاکانی شهردار تهران و در اردیبهشت امسال منعقد شده است.

• در قرارداد مذکور سهمی هم برای اتوبوس‌های برقی پیش‌بینی شده است؟

بله!؛ یکی از بخش‌های ویژه این قرارداد تولید ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برقی است که ۵۰۰ دستگاه آن توسط گروه مینا و ۵۰۰ دستگاه دیگر توسط «عمادخورد» تولید خواهد شد. عماد خودرو ۲۵۰ اتوبوس ۹ متری و ۲۵۰ دستگاه اتوبوس ۱۲ متری تولید خواهد کرد؛ هم اکنون در حال ورود به فاز اجرایی این قرارداد هستیم و امیدواریم حدود ۱۰۰ دستگاه اتوبوس برقی ۹ متری تا پایان سال جاری به مدیریت شهری تحویل داده شود. در مدیریت فعلی شهری با وجود مشکلات گذشته یعنی تحریم و افزایش هزینه‌ها به دنبال تقویت و بهبود وضعیت اتوبوسرانی رفته‌ایم. بر این اساس از همه دستگاه‌های نظارتی و دولتی انتظار حمایت داریم تا با دلگرمی بیشتری به این روند ادامه دهیم.

• اتوبوس‌ها با چه قیمتی خریداری شده است؟
اتوبوس‌هایی که شهرداری تهران به تنهایی خریداری کرده حدود ۷ میلیارد تومان است.

• شهردار وقت تهران در سال ۹۶ شهرداری را با حدود ۶۰۰۰ دستگاه اتوبوس به دوره پنجم مدیریت شهری تحویل داد و آن‌ها حدود ۲۳۰۰ دستگاه اتوبوس به این دوره تحویل دادند، باقی اتوبوس‌ها که در این سال‌ها از رده خارج شدند، در توقفگاه‌ها هستند؟

بله؛ شرکت واحد اتوبوسرانی دارای ۲۰۲۵ دستگاه اتوبوس

سخنگوی پلیس:

پرونده قتل داریوش مهرجویی به دستگاه قضا منتقل شد

گردید هرگونه اطلاع رسانی در خصوص این پرونده پس از تحویل متهمان (پنجشنبه هفته گذشته) از طریق قوه قضائیه انجام پذیرد. داریوش مهرجویی و همسرش وحیده محمدی فر شامگاه شنبه ۲۲ مهر ماه جاری در ویلای شخصی خود واقع در زیبادشت فردیس به قتل رسیدند. مهرجویی ۸۴ ساله یکی از فیلم‌سازان برجسته ایران و از چهره‌های اصلی موج

بیشتری به این فعالیت مضر می‌بخشد.

این‌افراد ممکن است متوجه نباشند که استفاده از قلیان مشترک و به صورت دسته‌جمعی، می‌تواند آنها را در معرض بسیاری از بیماری‌های واگیردار از جمله عفونت‌های ویروسی و باکتریایی دهان و حلق و ریه‌ها (مانند بیماری کووید ۱۹ سل) قرار دهد.

از طرف دیگر، استفاده دسته جمعی از قلیان نیازمند

نزدیک بودن افراد از نظر فیزیکی و بیشتر شدن احتمال انتقال بیماری با سرفه‌های احتمالی افراد است.

ویروس «هریس» که عفونت دهانی و لب ایجاد می‌کند و باکتری «اچ پیلوری» که مهم‌ترین علت ایجاد زخم معده است هم جزو میکروب‌هایی هستند که به واسطه استفاده از قلیان مشترک به راحتی انتقال پیدا می‌کنند.

به جز مواد سرطان‌زای معمول موجود در دود قلیان، طعم دهنده‌های استفاده شده در تنباکوها به واسطه روغن پودنشان با اثر التهابی، به راه‌های هوایی و اجزای مختلف سیستم تنفسی آسیب جدی می‌رسانند. اجزای فلزی قلیان هم هنگام داغ شدن می‌توانند فلزات سنگینی را در دود رها کنند که بسیار مضر هستند. استنشاق دود قلیان عملکرد ایمنی ریه را تحت تاثیر قرار داده و فرد را مستعد ابتلا به عفونت‌های تنفسی مختلف از جمله کووید

۱۹ می‌کند. به جز احمال بالای عفونت، دود قلیان حاوی

همان مواد سرطان‌زایی است که در سیگار نیز وجود دارد.

علاوه بر این مواد، مصرف کنندگان قلیان، مونوکسید

اوقات شرعی به افق تهران

اذان ظهر: ۱۱:۴۹
اذان مغرب: ۱۷:۳۹
اذان صبح فردا: ۴:۵۳
طلوع آفتاب فردا: ۶:۱۷

یکشنبه | ۳۰ مهر ۱۴۰۲ | شماره ۱۶۲۶۱

تحول در حمل‌ونقل عمومی تهران با ورود ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس جدید

زخم کهنه کمبود اتوبوس شهری تهران درمان می‌شود؟

• برای تعویض مخازن سوخت اتوبوس‌ها چه اقداماتی انجام شده است؟

مخازن سوخت اتوبوس‌های شهرداری که البته تعداد آن‌ها اندک است، مشکلی وجود ندارد چراکه نسبت به تعویض آن‌ها اقدام کرده‌ایم، برای اتوبوس‌های بخش خصوصی نیز قراردادی با شرکت اطلس توانای وزارت دفاع داریم و بخش خصوصی را مکلف به تعویض مخازن کرده‌ایم چرا که در غیر این صورت اجازه فعالیت در ناوگان را نخواهند داشت.

• یکی دیگر از اقدامات مدیریت شهری مربوط به فعال کردن ۲ دستگاه متروباس بود؛ ۲ دستگاه دیگر از چه زمانی سرویس‌دهی خود را آغاز می‌کند؟

چند ماه است روی ۴ دستگاه متروباس کار می‌کنیم که در سال ۹۲ و در زمان فعالیت مدیریت وقت شهری خریداری شد، اما سرویس دهی آن‌ها به دلیل نقص فنی از سال ۹۶ متوقف شد اما در دنبال حل مشکلات آن‌ها نبودند. این اتوبوس‌ها حدود ۳۰۰ نفر ظرفیت دارد و ساخت کشور سوئیس است که تعمیر آن‌ها نیاز به همت داشت! بنابراین با تلاش‌های صورت گرفته ۲ دستگاه از ۴ متروباس مذکور را با کمک شرکت فروشنده محصول، اورهال کردیم و قرار است تا پایان امده ۲ دستگاه دیگر را هم به چرخه خدمات‌رسانی اضافه کنیم. متروباس‌ها بعد از راه‌اندازی با مدتی فعالیت بازم به سرویس دهی نیاز داشتند اما این مسأله موجب انتقاد برخی رسانه‌ها شد که برای بنده جای تعجب داشت. این در حالی است که خودرویی که چندین سال متوقف بوده دچار مشکلاتی می‌شود که برخی از آنها بعد از به حرکت درآمدن مشخص می‌شود. متروباس‌ها در خط خاوران – آزادی فعال شده‌اند و در حال برطرف کردن ایرادات آن‌ها هستیم اما همت برای تعمیر و راه‌اندازی آن‌ها نکته مثبت قضیه است.

• آیا استفاده از متروباس‌ها در مسیر خاوران – آزادی دلیل خاصی دارد؟ امکان استفاده از آن در سایر نقاط تهران وجود ندارد؟

اولویت ما استفاده از متروباس‌ها در مسیر تهرانپارس – آزادی بود اما به دلیل اینکه درهای متروباس‌ها سمت راست خودرو قرار دارد و اکثر اتوبوس‌های بی‌آر تی چپ در هستند، مجبور به استفاده آن‌ها در این مسیر شدیم علاوه بر این امکان استفاده از آن‌ها در خط تجریش– ولی عصر (رج) هم به دلیل سراسیمگی بودن مسیر، وجود نداشت. در سال ۹۲ نیز به نیت استفاده درهمین مسیر فعلی خریداری شدند.

• طرح همیار اتوبوس از چه زمانی آغاز شده و چه کارکردی دارد؟

ما بر عملکرد همکاران خود نظارت مستمر و دائمی داریم اما اکنون امکان نظارت مردم بر ما با طرح همیار اتوبوس فراهم شده است. این طرح با هدف مشارکت اجتماعی و به منظور ارتقای سطح خدمات رسانی هرچه مطلوب‌تر به شهروندان به ویژه دانش آموزان و دانشجویان از ابتدای مهر ماه اجرایی شده است. شهروندان می‌توانند از طریق وارد کردن کد دستوری *۱۳۷*۲۲ به آسانی در طرح همیار اتوبوس و نظرسنجی درباره وضعیت ایستگاه و اتوبوس‌ها شرکت کنند.

کربن، فلزات سنگین و گازهای سمی حاصل از سوختن زغال را نیز وارد ریه‌های خود می‌کنند. کشیدن قلیان به صورت دسته جمعی و در کافه‌ها و قهوه‌خانه‌ها، افراد را در معرض مقادیر زیادی از دود دست دوم هم قرار می‌دهد. برخلاف تصور برخی، قلیان کشیدن جایگزین سالمی برای مصرف سیگار نیست و در هر نوبت استفاده از قلیان بیش از ۱۰۰ تا ۲۰۰ بار دود یک نخ سیگار توسط فرد مصرف‌کننده وارد ریه می‌شود.

بر اساس مطالعه‌ای که روی استفاده‌کنندگان از قلیان انجام شد، مقادیر نیکوتین خون این‌افراد به طور قابل

توجهی بیشتر از مصرف کنندگان سیگار بود.

خطرات قلیان به همین‌ها محدود نمی‌شود و طبق گزارش مرکز کنترل بیماری‌های آمریکا، دود قلیان باعث آسیب به بافت دهان و بالا رفتن خطر ابتلا به سرطان‌های حفره دهان و بیماری‌های لته می‌شود.

در این میان، مصرف کنندگان و طرفداران این ماده دخانی خطرناک و مضر باروهای غلظتی دارند در ذهن دارند و با این‌باروها راهی با توجیح کردن کار خود یعنی مصرف قلیان می‌کنند. یک سری باورهای نادرست و واقعیت درباره کشیدن قلیان وجود دارد که برای شما بیان می‌کنیم:

باور غلط ۱- از آن جا که تنباکوسی قلیان از طریق آب فیلتر می‌شود، همه مواد آن تصفیه می‌شود.

واقعیت: کشیدن تنباکو از طریق آب، مواد سرطان‌زای آن را تصفیه نمی‌کند. این دود می‌تواند به اندازه دود سیگار

معمولی است.

واقعیت: این هم مثل کشیدن سیگار گیاهی یا طبیعی، فرد را در معرض مواد سرطان‌زا قرار می‌دهد.