حذف دوچرخه‌سواران از شهر با تعطیلی ۱۶۰ خانه دوچرخه

«بیدود» دود شد

در روزهایی که نفس‌کشیدن در تهران دشوار است، اینکه بپرسیم چرا خبری از دوچرخه‌های نارنجی‌رنگ که قرار بود پروانه‌ها را به شهر برگردانند نیست، کمی بی‌موقع است. بر اساس هشدارهای بهداشتی، قدم‌زنی در خیابان‌های تهران خطرآفرین بوده و توصیه به ماندن در خانه و فعالیت محدود در فضای باز است. اما غیبت دوچرخه‌های اشتراکی هم طولانی‌مدت شده است. ایستگاه‌های دوچرخه این روزها به محل پارک موتورسیکلت بدل شده و برخی نیز خالی‌اند. تعدادی از مسیرهای دوچرخه هم حذف شده و سه‌شنبه‌های بدون خودرو نیز به خاطره‌ها پیوسته است. به نظر می‌آید طرح توسعه دوچرخه‌سواری با دوچرخه‌های اشتراکی چندان دغدغه مدیران کنونی شهر نباشد؛ هرچند در برنامه شهردار تهران به آن پرداخته شده است. در سال‌های گذشته شهروندان تهرانی رغبت زیادی به رکاب‌زدن نشان نمی‌دادند و خبری از دوچرخه در کوچه و خیابان‌های این شهر نبود. در دوره‌ای تمام ۱۶۰ خانه دوچرخه تهران یکباره تعطیل شدند؛ خانه‌هایی که برخی از آنها پررونق بود و برخی هم نه. تلاش‌ها برای افزایش سهم دوچرخه درجابه‌جایی‌های روزانه چندان موفق نبود، اما با اجرای طرح دوچرخه اشتراکی به نظر می‌رسید تعداد دوچرخه‌سواران تهرانی بیشتر شده باشد.

عکس: امید منوچهری

چه شد که تهران به شهری بدون دوچرخه تبدیل شد؟

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، درباره اینکه ایستگاه‌های دوچرخه در سطح شهر بدون استفاده رها شده و مدت‌هاست دوچرخه‌های بیدود نیز از سطح شهر جمع‌آوری شده‌اند، می‌گوید: شورای شهر برای توسعه دوچرخه‌سواری در تهران هم ردیف بودجه گذاشته و هم تاکید داشته است که دوچرخه‌سواری قابل‌حذف نیست. برای معابری که از ظرفیت مناسب برخوردار هستند، باید امکان استفاده از دوچرخه را فراهم کنیم و این موضوع که قرار است با چه شرکتی قرارداد بسته شود، در حوزه اجرائی است و شورا به آن ورود نمی‌کند.

او با اشاره به اینکه در برنامه چهارساله چهارم شهر تهران به توسعه دوچرخه‌سواری تأکید کرده‌ایم، ادامه می‌دهد: با توجه به اینکه شهردار تهران قول داده است برنامه‌های حوزه حمل‌ونقل را با زمان‌بندی به شورای شهر ارسال کند و موضوع دوچرخه هم در آن دیده شده، منتظریم که این امکان برای نقاطی که ظرفیت و جذابیت دارد، به ثمر برسد. مدتی پیش یعقوب آزاده‌دل، معاون توسعه حمل‌ونقل پاک شهرداری، به رسانه‌ها اعلام کرده بود قرارداد بیدود به اتمام رسیده است و تا زمان ابلاغ قرارداد جدید و تمایل شرکت‌ها برای فعالیت در این حوزه، دوچرخه‌ای در این جایگاه‌ها قرار نمی‌گیرد و به محض بسته‌شدن قرارداد جدید فعالیت‌ها در این زمینه آغاز می‌شود. اما باید قرارداد ابلاغ شود و شرکت‌ها با توجه به قراردادها ابراز تمایل کنند. یک بار فراخوان داده شده که بیدود تمایلی برای مشارکت در آن نداشت، اما در فراخوان جدید شرکت بیدود حضور یافته است. سایر شرکت‌ها هم پس از انتشار فراخوان حساس شده‌اند و برای حضور در این عرصه ابراز تمایل کرده‌اند، ولی تا زمان ابلاغ قرارداد مشخص نیست که چه زمانی دوچرخه‌ها به شهر بازمی‌گردند. اما شهرداری دیگر متولی ارائه دوچرخه نخواهد بود. مجتبی شفیعی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران هم درباره بازگشت دوچرخه به شهر تهران می‌گوید: روش‌های گذشته در ارتباط با دوچرخه‌سواری چندان موفق نبوده و سهم دوچرخه‌سواری شش‌هزارم درصد است و با وجود اینکه دوچرخه‌سواری تأثیرش بر رفع آلودگی هوای شهر بسیار مهم است، باید این موضوع مورد توجه قرار بگیرد و قرارداد جدید دوچرخه اشتراکی به امضا خواهد رسید و ما به مدل‌های جدید حوزه حمل‌ونقل توجه ویژه‌ای داریم. شبکه‌ای که برای دوچرخه‌سواری از گذشته ایجاد شده است، کامل نیست و عملا تبدیل به عاملی مزاحم برای شهروندان در شهر شده است و بعضا موتورسیکلت‌ها از آن تردد می‌کنند. به همین جهت اصلاح مسیرهای دوچرخه‌سواری در دستور کار سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران قرار گرفته است و مکان‌هایی که شبکه‌ای کامل در ارتباط با دوچرخه‌سواری باشد، آن را حفظ خواهیم کرد و در مکان‌هایی که نیاز به اصلاح باشد، این کار را انجام خواهیم داد. او با تاکید بر اینکه دوچرخه‌سواری نیازمند حمایت مالی از سمت دولت و شهرداری است، می‌گوید: به ازای هر یک سفر مدیریت شهری برای هر نفر حدود ۲۰ هزار تومان هزینه می‌شود، اما برای دوچرخه‌سواری هیچ اقدامی انجام نشده و در مدل جدید خرید خدمت در قالب دوچرخه اشتراکی به فردی که دوچرخه را ایجاد کرده است، یارانه پرداخت شده و این مسئله می‌تواند باعث تشویق و ترغیب دوچرخه‌سواری در سطح شهر می‌شود.

اما همه مدیران و اعضای شورای شهر تهران مدافع در اولویت قرارگرفتن توسعه دوچرخه‌سواری در تهران نیستند. محمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران، در تذکری که در صحن شورای شهر تهران مطرح کرد، مسیر دوچرخه در تهران را یک مدل حمل‌ونقل شکست‌خورده توصیف می‌کند و می‌گوید: سال گذشته تذکری درباره ایجاد مسیر دوچرخه بیان کردم و با بیان دلایل مختلف عرض کردم که این مدل حمل‌ونقل شکست خورده است و بیشتر از این نباید در این حوزه هزینه شود و بودجه تعلق بگیرد که متأسفانه شاهد هستیم همچنان در برخی مناطق بودجه تعلق گرفته و هزینه شده است. طرح مسیر دوچرخه در تهران مورد استقبال مردم قرار نگرفته و اسباب نارضایتی شهروندان را فراهم آورده است. ۳۲۰ کیلومتر مسیر دوچرخه در تهران ایجاد شده اما ۳۲۰ نفر در این مسیر حرکت نکرده‌اند و در بازدید از برخی مناطق مانند منطقه ۱۳ شهروندان از این موضوع ناراضی هستند. مسیر دوچرخه در بسیاری از محلات سبب کم‌شدن عرض معبر، ایجاد ترافیکی و محل رفت‌وآمد موتورسواران و مشکلاتی از این دست شده است و شهرداری در این دوره باید شجاعت داشته باشد و کاری را که انجام شده اما به استخوان لای زخم تبدیل شده است، با بررسی و برنامه‌ریزی جمع کند.

او پیشنهاد می‌کند: بهتر است این دوچرخه‌ها به پارک و بوستان‌های جنگلی منتقل شود تا مردم از این وسایل در آنجا بهتر استفاده کنند. با شرکت سرمایه‌گذار نیز صحبت کردیم که در بوستان‌ها بهتر می‌تواند بازگشت سرمایه داشته باشد. علی‌اصغر قائمی، عضو شورای شهر تهران هم معتقد است: نکته اساسی و مهم‌تر اینکه پروژه دوچرخه‌سواری در تهران به دلیل شکل توپوگرافی شهر، پروژه توجیه‌پذیری نیست و این را بارها و بارها کارشناسان حوزه حمل‌ونقل متذکر شده‌اند، اما در ادوار مختلف این موضوع مورد توجه قرار گرفته و کارهای مقطعی و محدودی انجام شده است. من به‌طور مطلق نفی نمی‌کنم. توسعه دوچرخه‌سواری در تهران و در محدوده‌های مسطح تهران به‌خصوص محدوده‌های مرکزی مانند منطقه ۱۲ که بافت قدیمی شهر است، به‌شدت هم از آلودگی و ترافیک رنج می‌برد، کارکرد دارد، اما اگر بخواهیم در مقیاس شهر استفاده کنیم، شاید خیلی کاربرد نداشته باشد.

این عضو شورای شهر تهران ادامه می‌دهد: هندسه معابر شهر تهران هم پاسخ‌گو نیست و دلایل زیادی وجود دارد که پروژه دوچرخه‌سواری در تهران شاید نتواند خیلی موفق باشد و آثار آن را هم می‌بینید؛ به این معنا که حرف‌هایی زده شده و کارهایی انجام شده و به سلیقه مدیران وقت به این پروژه بها داده شده و توسعه مقطعی صورت گرفته اما از آنجا که ذات پروژه توجیه‌پذیر نیست، به این سرنوشت دچار شده است. در پژوهشی که به‌تازگی در شهرداری تهران درخصوص توسعه دوچرخه‌سواری انجام شده است، به سهم دوچرخه‌سواری در کشورهای مختلف پرداخته شده و آمده است: در سیاست‌گذاری و مطالعات بین‌المللی تمایل زیادی به مبحث توسعه دوچرخه‌سواری شهری وجود دارد. دلایل متعددی هم وجود دارد، از افزایش کارآیی فضای شهری تا سلامت، محیط زیست و تغییرات آب‌وهوایی که ناشی از تأثیر گسترده دوچرخه‌سواری بر این عوامل نسبت به دیگر روش‌های حمل‌ونقل است. اما سهم دوچرخه‌سواری از سفرهای شهری در شهرهای مختلف جهان بسیار متغیر است. در اروپای غربی، از دو درصد در انگلستان تا ۲۶ درصد در هلند نشان می‌دهد که چشم‌اندازهای متفاوتی برای توسعه دوچرخه‌سواری تعریف شده است. این تغییرات در شهرهای یک کشور هم دیده می‌شود. برای مثال میانگین دوچرخه‌سواری برای سفرهای کاری در شهرهای انگلستان حدود یک درصد است، اما در کمبریج این عدد به ۳۳ درصد می‌رسد. همین‌طور در شهرهای آرژانتین از ۳،۱ درصد در شهر پرانا تا ۳،۹ درصد در شهر سانتافه متغیر است. در ایران نیز میزان استفاده از دوچرخه برای ترددهای شهری برای هر شهر متفاوت است و عوامل گسترده و درهم‌تنیده‌ای در بروز این تفاوت‌ها نقش دارد. حتی سهم دوچرخه‌سواران در مناطق مختلف یک شهر با هم متفاوت است.

در برخی مناطق شهری در کشورهای با درآمد بالا، تعداد سفرها با دوچرخه سهم درخور توجهی از سفرهای کاری را شامل می‌شود و در برخی مناطق شهری کشورهای با درآمد پایین هم تعداد سفرهای با دوچرخه در سطح بالایی قرار دارد. در این مطالعات تأکید شده تهران یک شهر با مشخصات و پیچیدگی‌هایی مختص خودش بوده و مدل‌های مختلف حمل‌ونقل را در خود جای داده است. سفرهای درون‌شهری از الگوهای خاصی پیروی می‌کنند. محدوده مرکزی شهر محل تمرکز ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است که مسافران را از محدوده‌ها و مناطق غیرمرکزی به آنجا می‌آورند. طرح محدودسازی تردد خودروهای شخصی (طرح ترافیک) در منطقه مرکزی اجرا می‌شود. تمرکز کاربری‌های تجاری و اداری در این محدوده بسیار بالا است. سهم تردد و پارک موتورسیکلت در این محدوده بسیار زیاد است. آلودگی صوتی و آلودگی هوای این شهر از نتایج سیستم حمل‌ونقل خودرومحور تهران است. قیمت ارزان سوخت، استفاده از خودروی شخصی را در محدوده شهر تهران به‌صرفه‌تر از حمل‌ونقل عمومی کرده است. حمل‌ونقل عمومی انبوه‌بر مانند بی‌آرتی و مترو، با وجود سرمایه‌گذاری‌های گسترده، نتوانسته‌اند سهم پیش‌بینی‌شده از کل سفرها را داشته باشند. تعداد واگن‌ها و قطارهای مترو متناسب با جمعیت متقاضی سفر با مترو نیست و سوارشدن به مترو با دشواری‌های فراوانی روبه‌رو است. اتوبوس‌های سیستم بی‌آرتی سن بالایی دارند و دچار فرسودگی شده‌اند؛ بنابراین سهم پایین این سیستم‌ها از کل سفرهای تهران چندان دور از انتظار نیست. بر اساس داده‌های این پژوهش، دوچرخه‌سواری شهری در تهران یک پدیده مغفول یا به حاشیه رانده‌شده نیست. حداقل در یک دهه گذشته، مدیران شهری به دنبال افزایش سهم دوچرخه در حمل‌ونقل شهری بوده‌اند اما رویکردهای متفاوتی به آن وجود داشته است. دو مقوله هوای آلوده و شیب شبکه معابر شهر تهران همیشه محلی برای بحث درباره امکان‌پذیری توسعه دوچرخه‌سواری در شهر تهران بوده است. در مطالعه‌ای که در سال‌های گذشته درباره شیب معابر تهران انجام شده، این نتایج به دست آمده است: حدود ۱۱ درصد از معابر نواحی شهر تهران، دارای شیب زیر دو درصد هستند که دوچرخه‌سواری در آنها با دوچرخه معمولی به راحتی انجام می‌شود. حدود ۶۰ درصد از معابر نواحی شهر تهران دارای شیب بین دو تا پنج درصد هستند که دوچرخه‌سواری با دوچرخه دنده‌ای در آن به‌راحتی امکان‌پذیر خواهد بود. سهم دوچرخه از حمل‌ونقل شهری، ارتباطی با نوع توپوگرافی شهر ندارد. برخی مطالعات بیانگر این است که آمادگی فیزیکی بالاتر دوچرخه‌سوار، تأثیر شیب را کمتر می‌کند و در برخی دیگر از مطالعات مسیرهای طولانی که شیب‌دار هستند، برای دوچرخه‌سواری نامناسب تشخیص داده شده‌اند. برخی از شهرهای غربی آمریکا که توپوگرافی کوهستانی دارند، دارای سهم دوچرخه بیشتری از سفرهای کاری در شهر هستند. در این سند توسعه دوچرخه‌سواری راهکارهایی برای افزایش سهم دوچرخه‌سواری در شهر تهران پیشنهاد شده است. آمارها نشان می‌دهد تهران توانسته بود تعداد دوچرخه‌سواران خود را افزایش دهد؛ هرچند آمارها از تعداد ترددهای درون‌شهری سهم اندکی داشتند، برخی از کارشناسان شهری معتقد هستند ادامه سیاست‌های گذشته و تکمیل و اصلاح آن می‌توانست به رشد این آمار کمک کند؛ اتفاقی که نیفتاد و دوباره به نقطه صفر در این حوزه بازگشتیم.

خطر غبار نمک بر سر تهران و قم

فرزانه احمدی: این روزها که کم‌آبی در صدر اخبار کشور جا خوش کرده است، یکی از پروژه‌های تأمین آب شرب که دولت سیزدهم بر افتتاح هرچه سریع‌تر آن تأکید دارد، آب‌گیری سد بالاخانلو است که درباره آن حرف‌وحدیث‌هایی وجود دارد. این سد از یک دهه پیش در ۳۵کیلومتری جنوب غربی قزوین، در شهرستان بویین‌زهرا در حال سربرآوردن از میان مصالح است و دولت برای تأمین آب آشامیدنی پنج شهر جنوبی این استان یعنی اسفرورین، بوئین‌زهرا، دانسفهان، شال و آبگرم و نیز ۳۰ روستای پیرامون به آن دل خوش کرده است. حجم مخزن سد بالاخانلو به اندازه ۳۸میلیون‌و ۵۰۰ هزار مترمکعب آب جا دارد. دولتی‌ها می‌گویند این سد از نظر احداث و تکمیل در وضعیت مطلوبی است و در صورت تخصیص اعتبارات تا پایان سال جاری آب‌گیری می‌شود. مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای استان قزوین می‌گوید این سد را با هدف تنظیم جریان آب رودخانه حاجی‌عرب و کنترل سیلاب‌های آن برای تأمین بخشی از نیاز آب شرب و بهداشت مناطق مورد نظر ساخته‌اند. به گفته یدالله ملکی، پیش‌بینی می‌شود این سد میزان پنج میلیون مترمکعب آب را در سال ذخیره و در شرایط بهبود، آب مورد نیاز چهارهزارو ۲۰۰ هکتار از اراضی کشاورزی را به میزان سه‌میلیون‌و ۲۰۰ هزار مترمکعب تأمین کند. آن‌طور که دولتی‌ها گفته‌اند، پیشرفت فیزیکی سد تا مهرماه امسال بیش از ۷۰ درصد بوده است. با همه این توصیف‌ها اما فعالان محیط زیست می‌گویند آب‌گیری آن تهران، قم، البرز و حتی خود استان قزوین را به دردسر می‌اندازد، اما چگونه؟

همه چیز به دریاچه نمک قم ختم می‌شود

به گفته یک کارشناس محیط زیست، تا پیش از این، آب چند رودخانه به دریاچه نمک قم وارد می‌شد. یکی از این رودها، قُم‌رود بود که سد ۱۵خرداد بر روی آن احداث شده است و با احداث آن، از این رود دیگر آبی به دریاچه قم وارد نمی‌شود.

آن‌طور که محسن موسوی‌خوانساری می‌گوید، یکی از دیگر این رودخانه‌ها، قَره‌چای بود که از سمت ساوه به این دریاچه می‌ریخت و سد الغدیر ساوه جلوی ورود آب آن به دریاچه را گرفت. رودخانه دیگری که از شمال وارد می‌شد، جاجرود نام داشت که اکنون دو سد لتیان و ماملو روی آن ساخته شده است و بنابراین از این رود هم آبی به دریاچه نمی‌ریزد. طبق توضیحات موسوی، آب رود جاجرود برای شرب تهران و کشاورزی در دشت ورامین به کار می‌رود و بنابراین از این رود آبی وارد این تالاب و دریاچه قم نمی‌شود. در محل ریزش رودخانه جاجرود به دریاچه نمک هم تالابی به نام بند علیخان وجود داشت که اکنون خشک شده است. این فعال محیط زیست خشک‌شدن این تالاب را خطری برای تهرانی‌ها می‌داند؛ چراکه به دنبال آن، شمال دریاچه قم هم خشک می‌شود. موسوی احداث سد بر روی این رودها را عاملی برای برهم‌زدن اکوسیستم‌های مناطق اطراف آن در چهار دهه گذشت دانست. مسئله دیگری که در این منطقه می‌تواند برای ساکنان استان‌های اطراف دریاچه خطرساز باشد، مربوط به رود دیگری است؛ رود شور که سرشاخه آن در تاکستان و بوئین‌زهرا قرار دارد و پس از تغذیه شهر اشتهارد، از شهر پرند و فرودگاه امام خمینی می‌گذرد و وارد دریاچه قم می‌شود. موسوی از یک تالاب هم در این منطقه نام می‌برد: «در محل اتصال رودخانه شور با دریاچه نمک و در منطقه کویری قم، تالاب مُرّه قرار دارد که انواع گونه‌های گیاهی و جانوری در آن زندگی می‌کنند. این تالاب منحصربه‌فرد اکنون با احداث دو سد در بالادست رودخانه شور، در خطر نابودی قرار گرفته است».

شور حیات در دریاچه نمک با رودخانه شور

او از رودخانه شور به‌عنوان تنها رودخانه‌ای نام برد که درحال‌حاضر سیلاب آن به دریاچه قم وارد می‌شود و یک خواسته را در این زمینه مطرح کرد: «خواسته فعالان محیط زیست این است؛ اکنون که از رودهای دیگر، آبی به دریاچه وارد نمی‌شود، جریان حداقلی رود شور حفظ شود. فاضلاب در پرند و فرودگاه امام خمینی به این رود می‌ریزد که در صورت نبود سیلاب رود شور، فاضلاب‌ها شسته نمی‌شود و در نتیجه شرایط نامطلوبی را در منطقه ایجاد می‌کند». به گفته این کارشناس محیط زیست، در قزوین سد نُهب در تاکستان بر روی رود شور احداث شده و سد بالاخانلو نیز بر روی همین رود در حال احداث است. انتقاد او به این است که با احداث این سدها این رود خشک می‌شود: «معمولا گفته می‌شود بعد از آب‌گیری سدها حقابه محیط زیست داده می‌شود؛ اما تجربه به ما ثابت کرده است که این حقابه داده نمی‌شود». صحبت‌های موسوی از ادامه حیات دریاچه قم در صورت جاری‌بودن رود شور حکایت دارد: «دریاچه نمک قم حتی با ۱۰ درصد از حجم آب هم توان ادامه حیات دارد. نقشه‌های هوایی سه، چهار دهه گذشته نشان می‌دهد که بعد از احداث سدها بر روی رودخانه‌هایی که به این دریاچه می‌ریخته است، دریاچه از طریق رودخانه شور به حیات خود ادامه داده است».

خطر غبار نمک بر سر تهرانی‌ها

او هشدار داد: با قطع جریان رود شور و خشکی دریاچه، به‌تدریج لایه‌های زیرین آن نیز خشک می‌شود و غبار نمکی، استان تهران، البرز، قزوین و استان‌های اطراف دریاچه را دربر می‌گیرد؛ چراکه رودخانه شور رطوبتی را برای دریاچه ایجاد می‌کرد که مانع بلندشدن غبار نمکی می‌شد. او به صحبت‌های وزیر نیرو تکیه کرد: وزیر نیرو به‌طور مکرر در دو ماه اخیر گفته است طرحی را که مخالف محیط زیست باشد، اجرا نمی‌کنیم. حرف ما این است که سد بالاخانلو مخالف منافع محیط‌زیستی است و نباید آب‌گیری شود. وی گفت: جایگزین این سد برای شرب می‌تواند همان روش‌های فعلی و چاه‌ها باشد؛ چراکه سد بالاخانلو آسیب بیشتری برای محیط زیست به دنبال دارد.

اخبار برگزیده

هوای تهران «ناسالم» برای تمام گروه‌ها

احتمال تشکیل جلسه کمیته اضطرار

ایسنا: رئیس گروه سلامت هوا و تغییر اقلیم وزارت بهداشت با بیان اینکه در حال حاضر شاخص کیفیت هوا در تهران ناسالم برای تمام گروه‌هاست، گفت: جلسه اضطرار آلودگی هوا، با پیش‌بینی سازمان هواشناسی و در صورتی که وضعیت جوی به دلیل افزایش غلظت هوا پایدار بماند، تشکیل خواهد شد.

دکتر عباس شاهسونی گفت: با توجه به گزارش‌های ایستگاه سنجش آلاینده‌های هوا، در حال حاضر شاخص کیفیت هوا در تهران بالاتر از ۱۵۰ و ناسالم برای تمام گروه‌هاست. وی با بیان اینکه بالاترین شاخص کیفیت هوا با عدد ۲۵۱ و بسیار ناسالم مربوط به ایستگاه منطقه ۳ تهران است، گفت: جلسه اضطرار آلودگی هوا، با پیش‌بینی سازمان هواشناسی و در صورتی که وضعیت جوی به دلیل افزایش غلظت هوا، پایدار بماند، تشکیل خواهد شد.

شاهسونی تأکید کرد: مردم در این شرایط آلودگی هوا، کمترین تردد را در فضای باز داشته باشند و حتما از ماسک مناسب استفاده کنند. گروه‌های حساس به‌ویژه کودکان، سالمندان، افراد مبتلا به بیماری‌های تنفسی، قلبی و عروقی و... و افراد چاق، مبتلایان به دیابت و سایر بیماری‌های زمینه‌ای، کمترین تردد را در فضای باز داشته و ورزشکاران هم در این شرایط در فضای باز ورزش نکنند و در صورت ورزش در فضای باز، مدت و ساعت آن را کاهش دهند.

وی گفت: در شرایط ادامه آلودگی هوا، افزایش قابل توجه خطر بیماری‌های قلبی و عروقی یا ریوی و مرگ زودرس در بیماران قلبی و سالمندان ایجاد می‌شود و افزایش قابل توجه علائم تنفسی در کل جمعیت رخ خواهد داد.

رئیس گروه سلامت هوا و تغییر اقلیم وزارت بهداشت همچنین اظهار کرد: بیماران قلبی، تنفسی، مادران باردار، سالمندان و بیماران دیابتی از منزل خارج نشوند و افراد عادی هم از فعالیت‌های طولانی و سنگین خارج از منزل اجتناب کنند.

قرص جدید کرونا با عوارض جانبی کمتر

ایسنا: داده‌های جدید پزشکی حاکی از نتایج امیدبخش آزمایشات گروهی از متخصصان چینی روی یک قرص ضدویروسی جدید برای کنترل علائم شدید بیماری کووید ۱۹ است که احتمالا به دلیل بهبودی سریع‌تر و عوارض جانبی کمتر، تأثیر بهتری نسبت به قرص «پاکسلووید»، تولید شرکت «فایزر» خواهد داشت. این داروی خوراکی جدید برای درمان کرونا که VV116 نام دارد در مطالعات فاز سوم آزمایشات بالینی که در چین انجام شده، نتایج امیدبخشی را در درمان بیماری نشان داده، به گونه‌ای که در مهار بیماری خفیف تا متوسط در بیماران پرخطر به اندازه قرص پاکسلووید (Paxlovid) تأثیرگذار بوده و در عین حال عوارض جانبی کمتری داشته است.

نتایج فاز سوم آزمایش‌ها که در مجله پزشکی نیوانگلند منتشر شده، نشان می‌دهد درمان با این دارو عوارض جانبی کمتری نسبت به پاکسلووید دارد، به نحوی که در پایان این مرحله از آزمایش، ۶۷،۴ درصد از بیمارانی که VV116 مصرف کرده بودند، عوارض جانبی را گزارش کردند، در حالی که این میزان در بیمارانی که به آنها پاکسلووید داده شده بود، ۷۷،۳ درصد بوده است.

به گزارش هلت‌دی‌نیوز، همچنین داروی VV116 در واکنش به مصرف هم‌زمان با سایر داروها مانند داروی خواب، تشنج یا فشار خون بالا، عوارض جانبی و غیرمنتظره به‌مراتب کمتری را به دنبال داشته است.

از سوی دیگر میانگین مدت زمان بهبودی برای مصرف‌کنندگان VV116 چهار روز و برای بیمارانی که پاکسلووید مصرف کردند، پنج روز بوده است. با این حال هیچ‌یک از شرکت‌کنندگان در هر دو گروه که با دو داروی مختلف تحت آزمایش بودند، نه فوت کردند و نه تا روز بیست‌وهشتم پس از ابتلا، به نوع شدید بیماری دچار شدند.

برق منطقه‌ای اصفهان

آگهی مزایده عمومی
با شماره ۹۰۰۷/ ۴۰۱۰/ ۱۰۰۱۰۰۱۱۸۸۰۰۰۰۰۷ در سامانه ستاد)

شناسه آگهی ۱۴۳۳۶۶۵
نوبت دوم

***شرکت مزایده گزار: شرکت برق منطقه‌ای اصفهان**
***موضوع مزایده:** فروش اموال مازاد انبارهای نجف آباد و اسلام آباد برق منطقه ای اصفهان (شامل: انواع قطعات دکل،استراکچر،سیم،کابل و غیره)
***نحوه دریافت و تحویل اسناد مزایده:** کلیه مراحل برگزاری مزایده از دریافت و تحویل اسناد مزایده تا اعلام برنده و تحویل املاک و اقلام با مراجعه به «سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد)» به آدرس WWW.SETADIRAN.IR امکان پذیر خواهد بود.
***مهلت دریافت اسناد مزایده:** از ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۰ تا ساعت ۱۶:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۱
***نوع و مبلغ تضمین شرکت در مزایده:** ضمانتنامه معتبر یا فیش واریز وجه مطابق جدول ذیل، بحساب بانک مرکزی بشماره IR۳۳۰۱۰۰۰۰۴۱۰۱۱۰۱۴۳۰۲۳۰۲۹۸ به نام شرکت برق منطقه ای اصفهان و به مبلغ ۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ (بیست میلیارد ریال)
بازدید از اقلام موضوع مزایده: پس از تهیه اسناد و صرفا در روزهای شنبه و یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۴ و ۱۴۰۱/۱۰/۲۵ از ساعت ۱۰:۰۰ صبح تا ۱۴:۰۰ در محل انبارهای نجف آباد و اسلام آباد)امکان پذیر خواهد بود.
***مهلت و محل ارائه پیشنهادات الکترونیکی و فیزیکی :** مزایده گران بایستی حداکثر تا ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۰۳ نسبت به ثبت پیشنهادات در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) اقدام و نسخه فیزیکی پیشنهادات رادر موعد مذکور به آدرس: اصفهان، خیابان چهارباغ بالا، دبیرخانه شرکت برق منطقه‌ای اصفهان تحویل نمایند.
***زمان و محل بازگشایی پاکات مزایده:** ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۰۴ – سالن کمیسیون معاملات ساختمان معاونت مالی و پشتیبانی شرکت برق منطقه‌ای اصفهان
***ضمنا « می‌توانید این آگهی را در سایت‌های اینترنتی مشاهده کنید.**
https://iets.mporg.ir www.tavanir.org.ir www.erec.co.ir www.setadiran.ir

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۱۰/۱۰ – تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۰/۱۷
روابط عمومی شرکت برق منطقه‌ای اصفهان