

درجه

مسجدجامعی:

حضور شهردار تهران در هیئت دولت نیاز به مصوبه دارد

● **ایلنا:** عضو شورای شهر تهران حضور شهردار تهران در هیئت دولت را منوط به صدور مصوبه‌ای از سبوی این هیئت عنوان کرد.
احمد مسجدجامعی، عضو شورای شهر تهران، ری و تجریش، درباره حضور شهردار تهران در هیئت دولت گفت: مقدمات حضور نجفی در هیئت دولت منوط به صدور مصوبه‌ای از سوی این هیئت است و پیگیری‌های لازم در این زمینه صورت گرفته است. وی گفت: حضور او در هیئت دولت یکی اهداف شورای پنجم است؛ چراکه برای حل مسائل و مشکلات شهر گفت‌وگوی مستقیم با دولت ضرورت دارد؛ از همین‌رو یکی از ویژگی‌ها و شاخص‌های اصلی که شورای پنجم برای شهردار آینده تعیین کرده بود، داشتن شخصیت ملی است. مسجدجامعی با تأکید بر اینکه شهرداری با شخصیت ملی توانایی گفت‌وگو با دولتمردان را دارد، افزود: این توان گفت‌وگو یک‌طرفه نیست و به این معناست که شهردار بتواند ادبیات منطقی را به کار گیرد که طرف مقابل در بحث شرکت کند. بسیاری از مسائل به‌ویژه در زمینه تحقق مدیریت یکپارچه شهری به گفت‌وگوی متقابل میان دستگاه‌ها و مدیریت شهری بازمی‌گردد. عضو شورای شهر تهران ادامه داد: با شکل‌گیری گفت‌وگو میان مدیریت شهری و دستگاه‌های دیگر در قدم اول مشکلات شناسایی شده و در قدم دوم می‌توان راهکارهای مشترکی برای حل مشکلات یافت. وی با یادآوری اینکه این اقدام در شورای اول انجام و بعد متوقف شد، گفت: علاوه بر موضوعاتی که گفته شد، بحث مهم دیگر این است که مردم تهران نماینده‌ای در هیئت دولت نیز داشته باشند.

مراکز بهاران مجوزی از بهزیستی ندارند

● **فارس:** معاون پیشگیری و درمان اعتیاد سازمان بهزیستی کشور گفت: رفع آسیب‌های اجتماعی محدود به یک سازمان یا دستگاه دولتی نیست و از سایر سازمان‌ها مانند شهرداری هم انتظار داریم که در این زمینه پروتکل و آیین‌نامه‌های مسا را در نظر بگیرند.
فرید براتی‌سده، گفت: پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی و معلولیت همیشه جایگاه بالایی در بهزیستی دارد و این سازمان در میان سایر دستگاه‌های دولتی ساختاری منحصربه‌فرد دارد؛ به‌طوری‌که در زمینه پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی و معلولیت تشکیلات و اختیاراتی بیش از سایر نهاده‌ها دارد. وی ادامه داد: آسیب‌های اجتماعی با توجه به جامعه و ارزش‌های اجتماعی تعریف می‌شوند و هر پدیده‌ای که ارزش‌های جامعه را مورد تهدید و هجوم قرار دهد، نوعی آسیب اجتماعی به حساب می‌آید.
معاون توسعه پیشگیری و درمان اعتیاد سازمان بهزیستی کشور گفت: امروزه کودک‌آزاری، همسرآزاری، زنا و دختران آسیب‌پذیر، فرار از خانه، اعتیاد، آسیب‌های نوپدید (فضای مجازی)، طلاق و خودکشی مهم‌ترین آسیب‌های اجتماعی کشور هستند. وی با اشاره به اینکه مسائل مختلف اجتماعی می‌توانند مبنای بروز بسیاری از آسیب‌های اجتماعی باشند، عنوان کرد: رفع تمام آسیب‌های اجتماعی نمی‌تواند محدود به یک سازمان یا دستگاه دولتی باشد؛ به‌طوری‌که همواره باید با همکاری و هماهنگی‌های متعدد در میان دستگاه‌های مختلف در پی پیشگیری و رفع آسیب‌های اجتماعی گام برداشت و در حال‌حاضر با امکاناتی که بهزیستی دارد، می‌تواند در تمام زمینه‌ها با شهرداری همکاری‌های لازم را داشته باشد.
براتی تصریح کرد: از سایر سازمان‌ها مانند شهرداری هم انتظار داریم که در زمینه پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی پروتکل و آیین‌نامه‌های ما را در نظر بگیرند و در صورت لزوم از ما مجوز بگیرند؛ چراکه درباره مرکز بهاران دیدیم که مجوزی از بهزیستی گرفته نشد؛ درحالی‌که براساس مصوبه ستاد مبارزه با مواد مخدر باید این‌گونه مجوزها را بهزیستی بدهد.

سردار مهماندار خبر داد:

ورود کامیون به ۲ منطقه تهران ممنوع شد

● **ایسنا:** رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، از ممنوعیت دائمی ورود کامیون به مناطق یک و ۱۲ شهرداری تهران خبر داد.
سردار محمدرضا مهماندار، گفت: در راستای اجرای این طرح از مدتی قبل برخورد با اضافه‌بار و تناژ غیرمجاز کامیون‌ها در دستور کار قرار گرفت اما این طرح پخش‌های دیگری نیز دارد. او با بیان اینکه ممنوعیت تردد کامیون‌ها در این دو منطقه دائمی و ۲۴ساعته است، افزود: در بررسی‌های انجام‌شده و برابر مصوبه شورای تأمین تهران، تردد کامیون‌ها در برخی از معابر تهران سبب واردشدن خسارت به معابر و همچنین آبنیه می‌شود. در این بررسی‌ها مشخص شد اکثر معابر و آبنیه منطقه ۱۲ و یک شهر تهران، مستعد چنین خسارتی هستند؛ ازاین‌رو تصمیم بر ممنوعیت ورود کامیون‌ها به این مناطق گرفته شد.
رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ اضافه کرد: البته تردد کامیونت‌ها به این مناطق منعی ندارد. مهماندار درباره مجازات و جرائم ورود کامیون‌ها به این مناطق گفت: کامیون‌هایی که وارد این دو منطقه شوند، شامل جریمه ۹۰هزارتومانی شده و علاوه بر آن چهار نمره منفی نیز به راننده تعلق می‌گیرد.

شهرداد همتی : آیا اتوبوس وسیله نقلیه امنی است؟ شاید به‌نسبت پراید این طور باشد؛ اما آمارها نشان می‌دهد در پنج سال گذشته تاکنون حدود یک‌هزار تصادف در جاده‌های ایران ثبت شده که حداقل یک سبوی آن یک اتوبوس بوده است. از ابتدای همین امسال تاکنون نیز سهم اتوبوس‌ها از تصادفات ۴۴ تصادف بوده. علاوه‌براین از سال ۹۱ تاکنون نیز سال ۹۲ با ثبت ۲۰۷ تصادف برای اتوبوس‌ها پر حادثه‌ترین سال ثبت شده است.

در تمام سال‌های گذشته و بعد از اتفاقات ناگواری که می‌افتد بحث ایمن‌نبودن جاده‌های کشور دوباره مورد بحث قرار می‌گیرد. حالا بعد از ماجرای واژگونی اتوبوس دانش‌آموزان

هرمزگانی، درست است که در خبرها می‌بینیم تمام تقصیر را به گردن راننده اتوبوس انداخته‌اند، اما اگر بخواهیم به‌تفکیک و منطقی میزان خطای هر بخش را بررسی کنیم، در این میان سهم جاده‌ها چقدر است؟ و البته ناوگان اتوبوس‌رانی چه نقشی در این اتفاق دارد؟ درحالی‌که همیشه سفر با اتوبوس جزء انتخاب‌های امن سفر جاده‌ای محسوب می‌شود، آمار درباره این ادعا چه نظری دارد؟ مطابق آماري که سازمان پزشکی قانونی در اختیار روزنامه «شرق» قرار داده، در چهار ماه اول سال جاری ۴۴ اتوبوس در جاده‌ها تصادف داشته که در این میان دو تصادف در فروردین‌ماه و شهریورماه سال جاری تلفات جانی به‌همراه داشته‌اند. سهم تصادف اول ۱۲ کشته، و سهم همین تصادف چهار روز پیش ۹ نفر بوده است.

سهم ایران از تصادفات اتوبوسی و جاده‌ای چقدر است؟

مطابق آمارهای جهانی ایران جزء کشورهایی است که میزان تصادفات جاده‌ای در آن بالاست. شاخص اصلی ارزیابی ایمنی کشورها شاخص کشته به صدحزار نفر به‌عنوان شاخص ریسک سلامتی جامعه ناشی از تصادفات است که مطابق آمار تا سال ۹۲، این شاخص در کشور ما به حدود ۲۵ رسیده که حداقل پنج‌برابر کشورهای موفق دنیا در عرصه ایمنی است. زمستان گذشته نیز مدیرکل ایمنی و ترافیک سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: وضعیت ایمنی راه‌ها و جاده‌های کشور مطلوب نیست. او تأکید کرد وضعیت ایمنی راه‌ها و جاده‌های کشور مطلوب نیست به‌طوری‌که متوسط آمار تلفات جهان یک درصد اما کشور ایران ۱٫۵ درصد است. به گفته او ما با آمار جهانی تلفات اختلاف داریم و این مسئله نشان‌دهنده یک بحران است.

رضا رستمی، از رانندگان جاده‌ای است که محل کارش در ترمینال جنوب تهران است. او که در مسیر تهران– اصفهان با اتوبوس «ولوو» مسافر جابه‌جا می‌کند، درباره وضعیت استخدام راننده‌های اتوبوس به «شرق» می‌گوید: «تست اعتیاد و آزمون رانندگی شرط اولیه است. از طرفی هرقدر حرفه‌ای‌تر رانندگی کنید، برای جاده‌های سخت‌تری انتخاب می‌شوید؛ اما مسئله اینجاست که شما نمی‌توانید جلوی سفرهای شب‌رو را بگیرید. اصلا رانندگان حرفه‌ای، بهترین زمان سفر را شب

می‌دانند، به‌خصوص که ایران کشور گرمی است و سفر با اتوبوس می‌تواند آزاردهنده باشد». رستمی درباره دلیل تصادفات اتوبوس‌ها در جاده‌ها می‌گوید: «دلیل اصلی‌اش نقص فنی، خواب‌الودگی و البته جاده‌های نه‌چندان درست است. می‌گویم نقص فنی، به‌خاطر اینکه راننده‌ها خیلی وقت‌ها از قطعات خوب برای ماشین استفاده نمی‌کنند. خستگی هم همیشه با راننده هست. ما می‌گوییم شب‌ها اتوپالیوت رانندگی می‌کنیم، چشم‌هایمان سنگین می‌شود، اما این بحث ذاتی رانندگی ماست، بحث دیگری هم که وجود دارد، تاریکی، نبودن چراغ‌های درست در جاده‌های کویری و آسفالت‌های افتضاح جاده‌هاست. وقتی اتوبوس منحرف می‌شود، کنترلش کار هرکسی نیست و امکان واژگونی وجود دارد…»

مطابق آماري که از سال ۹۱ تاکنون از سوی سازمان پزشکی قانونی در اختیار روزنامه «شرق» قرار گرفته، در مجموع در این پنج سال ۹۶۳ تصادف اتوبوسی در کشور اتفاق افتاده و البته سال‌به‌سال از تعداد آن کاسته شده است. به‌ترتیب اگر بخواهیم سهم هر سال را از سال ۹۱ تا امروز در نظر بگیریم، ۲۳۷، ۲۰۷، ۱۱۵، ۱۸۸، ۱۷۲ و ۴۴ تصادف تا پایان تیرماه سال جاری داشته‌ایم.
نوسازی ناوگان جاده‌ای از مسائلی است که هر ساله مسئولان بر آن تأکید می‌کنند. در تصادفاتی که در سطح جاده‌ها اتفاق می‌افتد، بحث قدیمی‌بودن ناوگان جاده‌ای همیشه مطرح می‌شود، اما مسئله اصلی گرانی و تفاوت قیمت اتوبوس‌های جدید و قدیمی است که رانندگان را برای تعویض اتوبوس‌هایشان ترغیب نمی‌کند. بخشی از این فاصله قیمتی با استفاده از تسهیلاتی جبران می‌شود که دولت برای رانندگان فراهم کرده است، اما همچنان با توجه به بالابودن این فاصله، کار برای بسیاری از راننده‌های اتوبوس‌های بین شهری نیز در جابه‌جایی ناوگانشان دشوار است. راننده‌ها مجبور هستند در بعضی حوزه‌ها برای تغییر در خودروهایشان هزینه‌ای چندصدمیلیونی را به شکل شخصی فراهم کنند که این موضوع نوسازی ناوگان جاده‌ای را با مشکلاتی مواجه می‌کند. طبق برآوردهای انجام‌شده از سوی سازمان راهداری، حدود ۳۰ درصد از ناوگان اتوبوسی فعال در جاده‌های ایران فرسوده هستند که به نوسازی جدی نیاز دارند.

واکنش آب منطقه‌ای مازندران به یک گزارش

احتراما در روزهای اخیر مباحثی در مورد مسائل زیست‌محیطی سد هراز به‌ویژه دیو زاله در بالادست دریاچه سد در آن روزنامه وزین به تاریخ ۹۶/۶/۷ با عنوان «خروجی سد هراز فاضلاب خواهد بود» انعکاس یافته که لازم می‌داند جهت تنویر افکار عمومی مواردی را اشاره نماید تا ضمن رفع نگرانی مردم شریف منطقه، روند احداث سد را که مطالبات بیش از یک میلیون نفر جمعیت استان می‌باشد، تحت تأثیر قرار ندهد.
۱- موضوع زباله و پسماند در استان‌های شمالی از جمله مازندران، یکی از مسائل اساسی استان می‌باشد که در سال‌های پیش به ناچار در مناطق و مبادی ورودی در دشت‌ها، در مجاورت رودخانه‌ها و حوضه‌های آبریز دیو شده‌اند و دیو زاله هراز نیز از آن جمله است و استان برای مدیریت پسماند برنامه ویژه‌ای دارد و موضوع زباله آمل و شهرهای اطراف نیز با اولویت در دستور کار استان قرار دارد.

۲- محل دیو زاله هراز هم اینک در فاصله‌ای از رودخانه قرار دارد و بعد از احداث و آبگیری سد نیز در خارج از دریاچه باقی خواهد ماند و برخلاف اظهارنظر نویسنده محترم مقاله، دیوی زاله داخل دریاچه سد واقع نمی‌گردد.

۳- طرح هراز دارای مجوز زیست‌محیطی است و بحث مدیریت زباله نیز در فرایند ارزیابی زیست‌محیطی همانند سایر منابع آلاینده محتمل در آن حوزه مدنظر بوده و وزارت نیرو و شرکت آب منطقه‌ای مازندران به تعهدات ارزیابی زیست‌محیطی پایند می‌باشند.

۴- اصولا در فرایند احداث سد، مسائل و منابع آلاینده بالادست سدها قبل از آبگیری مورد بررسی قرار می‌گیرد و طرح مورد نیاز تهیه می‌شود. برای هر از نیز از سال گذشته آب منطقه‌ای مازندران اقدام به پاک‌گیری مشاور تخصصی نموده تا موضوع را تفصیلا بررسی و طرح اجرایی لازم را ارائه نماید. علاوه بر آن از گروه‌های مشاور

جامعه

گزارش «شرق» درباره تصادفات اتوبوسی از سال ۹۱ تاکنون

اتوبوس: ۵ سال، هزار تصادف

زمان وقوع	محل وقوع حادثه	تعدادتلفات
مهر ماه ۱۳۹۱	واژگونی اتوبوس دانش آموزان بروجنی مسیر اهواز – بروجن؛ کیلومتر ۱۸۵ لردگان	۲۶ نفر
شهریور ماه ۱۳۹۱	واژگونی اتوبوس زائران کرپبا مسیر شیراز – هرمزگان	۲۱ نفر
شهریور ماه ۱۳۹۲	برخورد دو دستگاه اتوبوس مسافربری اتوبان قم – تهران	۴۲ نفر
بهمن ماه ۱۳۹۵	سقوط اتوبوس مسافربری به دره محور هزار، محدوده کردکوی	۱۸ نفر
اردیبهشت ماه ۱۳۹۳	واژگونی اتوبوس شرکت واحد بزرگراه آر آدگان تهران	۸ نفر
اسفند ماه ۱۳۹۳	برخورد تریلی و اتوبوس محور اصفهان – کاشان؛ ۲۵ کیلومتری کاشان	۱۰ نفر
اردیبهشت ماه ۱۳۹۴	واژگونی اتوبوس مسافربری محور تهران – ساری (ورسک)	۱۲ نفر
خرداد ماه ۱۳۹۴	سقوط اتوبوس گردشگران عراقی به دره محور کرج – جالوس (سیاه‌پیشه)	۲۳ نفر
تیر ماه ۱۳۹۵	سقوط اتوبوس حامل سربازان به دره کیلومتر ۵ محور نیریز	۱۹ نفر (۱۳ سرباز)
مرداد ماه ۱۳۹۵	واژگونی اتوبوس مسافربری محور چالوس – کرج (توتل کندوان)	۱۵ نفر
آبان ماه ۱۳۹۵	واژگونی اتوبوس زائران کرپبا استان فارس	۲۸ نفر
فروردین ماه ۱۳۹۶	واژگونی اتوبوس مسافربری محور مشهد – اصفهان، ۱۲ کیلومتری سبزوار	۱۲ نفر
شهریور ماه ۱۳۹۶	واژگونی اتوبوس دانش آموزان هرمزگانی محور بندرعباس – شیراز؛ ۷۰ کیلومتری داراب	۹ نفر

مطابق جدولی که سازمان پزشکی قانونی در اختیار ما قرار داده، می‌شود حوادث مربوط به تصادف یا واژگونی اتوبوس‌های مسافربری را به تفکیک از سال ۹۱ تا یکم شهریور سال جاری ارائه کرد. در ادامه این جدول را به هم مرور می‌کنیم:
مجوز اردوهای شبانه در زمان احمدی‌نژاد صادر شد

آخرین تصادف مربوط به همین چند روز گذشته است. اتوبوس حامل دانش‌آموزان درس‌خوان هرمزگانی که به داراب سفر می‌کردند، سفری که برای ۹ نفر بی‌باک‌گشت بود و برای سه نفرشان هم خانه‌نشینی را به‌همراه داشت. مسئله‌ای که باعث شد وزارت آموزش‌وپرورش اردوهای دانش‌آموزی را معلق کند. چقدر باید طول می‌کشید تا وزارت آموزش‌وپرورش به نتیجه برسد که شیوه‌نامه اردوهای دانش‌آموزی مشکلات عدیده دارد و ماشین‌های مستعمل و رانندگان بازنشسته و هزینه حداقلی بلای جان دانش‌آموزان این کشور است؟ چند مرتبه باید می‌مردند تا آموزش‌وپرورش جلوی سفرهای شب‌رو را برای نخبه‌های معصوم می‌گرفت؟ محمد علیگو، قائم‌مقام سازمان دانش‌آموزی، با اظهار تأسف از سانحه اتوبوس دانش‌آموزان استان هرمزگان، به «شرق» گفت: «به‌دنبال این ماجرا وزیر آموزش‌وپرورش به بنده ابلاغ کردند که تمامی اردوهای شب‌رو معلق شوند. البته تا سال ۸۹ اردوهای شب‌رو ممنوع بود تا اینکه آقای حاجی‌بابایی، وزیر وقت آموزش‌وپرورش دولت احمدی‌نژاد، مجوز این اردوها را صادر کرد».

بررسی‌های «شرق»، حاکی از آن است که به دو دلیل حاجی‌بابایی مجوز اردوهای شب‌رو را صادر کرد: اول اینکه آن زمان که بازار اردوهای راهیان نور داغ شد، دانش‌آموزان خراسانی اگر اردوی شب‌رو نداشتند، نمی‌توانست به اردوی راهیان نور بروند. دلیل دیگر کاهش‌یافتن تعداد اردوهای دانش‌آموزی بود. آمار نشان می‌دهد ۸۵ درصد سفرهای اتوبوسی شبانه انجام می‌شود و این مسئله در شهرهای گرمسیری نیز بیشتر است، این دو دلیل باعث شد حاجی‌بابایی مجوز اردوهای شب‌رو را صادر کند.

آموزش‌وپرورش قربانی بی‌تدبیری

علیگو در ادامه می‌گوید: «در شرایط فعلی که وزارت آموزش‌وپرورش دولت دوازدهم تازه مستقر شده است، شرایط برای عده‌ای ایجاب می‌کند که

به این وزارتخانه حمله کنند. علیگو در ادامه در پاسخ به این سؤال که چقدر در این حادثه آموزش و پرورش مقصر است، می‌گوید: «مدیر سازمان دانش‌آموزی هرمزگان –دراین‌ساره بی‌تدبیری کرده است. کاش ما اسیر جوسازی‌ها نشویم. هرکس اندازه قصورش باید بازخواست شود. بخشی از تقصیر اصلی متوجه راننده و بخشی متوجه آموزش‌وپرورش است که می‌توانست دانش‌آموزان را به جای شب، چهار صبح راهی کند. جالب است بدانید مدیر ما در هرمزگان ۴۰۰ نفر دیگر را پیش از این به این اردو و هزارو ۷۰۰ دانش‌آموز را به اردوی مشهد فرستاده بود. ما در ۲۱ روز گذشته بدون هیچ خطایی ۱۵ هزار دانش‌آموز را به این

اردو فرستادیم و این دانش‌آموزان هرمزگانی جزء هزار نفر آخر بودند». مسئله اینجاست که روایات دانش‌آموزانی که در این سفر حضور داشته‌اند نیز متفاوت است. فاطمه حاجی‌پور از دانش‌آموزان هرمزگانی که در این سفر حضو داشته، به «شرق» می‌گوید: «این اردو از ماه‌ها قبل هماهنگ شده بود و آموزش‌وپرورش شهرستان‌های رودان و میناب جلسات توجیهی و تمرین شعرخوانی برای دانش‌آموزان خود گذاشته بودند. ولی شهرستان بندرعباس هیچ جلسه توجیهی برای دانش‌آموزان ناحیه یک و دو برگزار نکرده بود. ساعت ۱۹ بچه‌ها در سالن آمفی‌تئاتر کانون غیربندرعباس برای جلسه توجیهی و هماهنگی و بعد حرکت به سمت شیراز مستقر می‌شوند». این دانش‌آموز ادامه می‌دهد: «ساعت ۲۳ شام خوردیم و بین ساعت ۲۳:۳۰ تا ۱۲ شب از سالن خارج و سوار اتوبوس شدیم. بعضی از بچه‌های رودان و میناب دقیقه ۹۰ انصراف دادند و دانش‌آموزان دیگری را جایگزینشان کردند، برای همین بعضی‌ها اصلا فرم رضایت‌نامه را پر نکرده بودند». وی افزود: «خیلی از شهرستان‌ها نمی‌دانستند شرکت شب آغاز می‌شود. خیلی از خانواده‌ها در سالن اعتراض کرده بودند که چرا حرکت این‌قدر دیر است، اما مسئولان آنها را قانع می‌کنند. از هر دانش‌آموز ۲۰ هزار تومان برای این اردو گرفته بودند و البته نگفته بودند بابت چه کاری این مبلغ دریافت شده است». به گفته این دانش‌آموز در اتوبوس اول دانش‌آموزان شهرهای لنگه، جتاج، فین، بسنگ و ناحیه یک بندر مستقر می‌شوند. نام سرپرست این اتوبوس خانم مشهدیه‌زاده بود. در اتوبوس دوم یعنی همان اتوبوس تصادفی بچه‌های حاجی‌آباد، میناب، رودان و هرمز مستقر می‌شوند که سرپرست این اتوبوس خانم فرهی بود که فوت شد. در اتوبوس سوم دانش‌آموزان ناحیه یک و دو بندرعباس، سیریک، حاجی‌آباد، لنگه و یشاگرد بودند، و سرپرستشان خانم غلامشاهی بود. در اتوبوس اول حدود ۴۷ نفر. اتوبوس دوم و اول (تصادفی) ظرفیت خالی داشته‌اند، ولی سومی کاملاً پر بود. جالب اینجاست که به گفته این دانش‌آموز، بعد از حادثه، مینی‌بوس بچه‌هایی که از داراب به سمت بندر لنگه برمی‌گشتند، خراب می‌شود و دانش‌آموزان را با آژانس و ماشین درست به خانه‌ها می‌فرستند».

نگاه

گفت‌وگوراه کوتاه حل مسائل اجتماعی

مهدی حسین آبادی، دکترای جامعه‌شناسی

● گفت‌وگو، ابزاری برای تبادل اطلاعات، احساسات و عواطف و به معنی درک جهان مشترک از طریق کلام و بیان مشترک است و این امر با تفاهم و درک متقابل طرفین امکان‌پذیر خواهد شد. وقتی امر اجتماعی خصلت گستردگی و همه‌گیری و ایجاد دغدغه در جامعه به خود می‌گیرد، شکل اجتماعی یافته و اینجاست که برای حل این مشکل اجتماعی باید گفت‌وگویی اجتماعی بین طرفین یا به‌عبارتی شرکای اجتماعی با دولت یا بدون دولت برای حل‌وفصل مشکلات جامعه شکل بگیرد. اگر بتوان گفت‌وگویی اجتماعی را تبادل اطلاعات، مشاوره یا مذاکره و چانه‌زنی تعریف کرد، برای ورود به بحث گفت‌وگوی اجتماعی نیازمند اشتراک‌گذاری اطلاعات در تمام سطوح با نقاط قوت و ضعف هستیم و این دروازه ورود به بحث گفت‌وگوی اجتماعی است. از طرفی بیان مسائل کمتر حساسیت‌زا برای ورود به بحث گفت‌وگو و شکل‌گیری این نهاد نوپا امری ضروری است والا با مخالفت گروه‌های مختلف در نطفه خفه خواهد شد. برای گفت‌وگوی اجتماعی باید جهان مفهومی مشترکی بر اساس زبان مشترک شکل بگیرد تا بتوان به توافق برای مذاکره دست یافت. از طرف دیگر دولت به‌عنوان اقتصاد و ظرفیت سیاسی و اجتماعی بزرگ باید قسمتی از اختیارات اقتصادی و اجتماعی و سیاسی خود را به مردم واگذارد و والا مردم عملاً امکانی برای گفت‌وگو پیدا نمی‌کنند و به‌جای گفت‌وگو با همدیگر، به فکر گفت‌وگو با طرف برتر؛ یعنی دولت که دارای ثروت، قدرت، منزلت و اطلاعات بالاتری است می‌افتند و موفقیت خود را در گفت‌وگو و نزدیکی با دولت می‌بینند و اینجاست که بدنه اجتماعی جامعه و نهادهای عمومی غیردولتی، احزاب و سمن‌ها امکان رشد و توسعه نمی‌یابند و گفت‌وگو در جامعه در هیچ‌کدام از سطوح اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی نهادینه نمی‌شود. از طرف دیگر دولت نیازمند ایجاد فضاهایی برای گفت‌وگو از قبیل پاتوق‌ها و میادین شهری برای تجمع افراد و گفت‌وگو با هم است؛ به‌عبارتی حوزه عمومی مدنظر هابرماس قسمتی از زیرساختار گفت‌وگوی اجتماعی است، از طرف دیگر زیرساخت‌های گروهی، به‌خصوص روزنامه‌ها می‌باید آزادانه گفت‌وگوی اجتماعی را در جامعه رواج دهند تا به یک فهم مشترک از گفت‌وگو در جامعه دست یابیم. در زمینه گفت‌وگوی اجتماعی کار با دولت بی‌شک توانمندکردن شرکای اجتماعی و پیوستن به مقابله‌نامه‌های بین‌المللی درخصوص آزادی شکل‌گیری و فعالیت تشکله‌ها امری ضروری است، البته وجود تشکل‌های مستقل و توانمند صنفی برای پیگیری منافع مختلف خود در جامعه امری اساسی است. در انتها برای گفت‌وگوی اجتماعی پایدار، احترام به حقوق اساسی آزادی انجمن‌ها و چانه‌زنی جمعی، وجود سازمان‌ها و انجمن‌های قوی و مستقل با ظرفیت و دانش فنی لازم برای شرکت در گفت‌وگو، اراده سیاسی و تعهد به مشارکت در گفت‌وگوی اجتماعی از‌سوی تمام طرف‌های درگیر، حمایت سازمانی مناسب به معنای اشتراک‌گذاری اطلاعات و مشاوره که علاوه بر اشتراک‌داری اطلاعات تبادل نظر، عقاید و ایده‌ها و شکل‌گیری یک گفت‌وگوی عمیق و مذاکره و چانه‌زنی جمعی که نشان‌دهنده توانایی سطح گفت‌وگوی اجتماعی است ضروری است.

آگهی تجدید مزایده عمومی ۱۳۹۲/۰۷/۹۶					
شماره مجوز ۱۳۹۶.۲۶۱۲					
شرکت خطوط لوله و مخازیر نفت ایران - منطقه مرکزی در نظردارد اجناس ذیل را از طریق مزایده عمومی به فروش برساند. شرکت کنندگان می توانند تا ۵ روز پس از چاپ آگهی نوبت دوم به استثناء روزهای پنج شنبه و جمعه در ساعات اداری ، پس از واریز مبلغ ۳۰۰۰۰۰۰ ریال به حساب شماره ۱۳۹۵۹۳۱۴۰۰ شرکت خطوط لوله و مخازیر نفت منطقه مرکزی به همراه فیش واریزی و معرفی نامه معتبر و ارائه در خواست کتبی حضورا جهت بازدید خرید و دریافت اسناد و مدارک مزایده به نشانی آراک - خیابان پانزده خرداد- روبروی سیلو -شرکت خطوط لوله و مخازیرات نفت منطقه مرکزی- دفتر امور قراردادها مراجعه نمایند.					
شرایط و مدارک:					
۱- ارائه کد اقتصادی و شناسه ملی جهت اشخاص حقوقی					
۲- ارائه کد ملی جهت اشخاص حقیقی					
۳- ارائه فیش واریزی به مبلغ ۲۲۷.۰۰۰.۰۰۰ ریال به عنوان سپرده شرکت فرآیند ارجاع کار به حساب شماره ۱۳۹۵۹۳۱۴۰۰ و یا ارائه ضمانت نامه بانکی معادل مبلغ فوق از ضمانت نامه های مندرج در بندهای الف، ب، ج، ح، ح- ۴ ماده ۵۰۹۶/۱۳۳۴۰۲ شماره ۹۴/۹/۲۲ هیئت محترم وزیران					
۴- ارائه ضمانت نامه انجام تعهدات به میزان ۱۰٪ کل مبلغ پیشنهادی برنده مزایده					
۵- پیشنهادهای واصله در محل کمیسیون مناقصات به آدرس تهران -خیابان سپهبد قری -نرسیده به چهارراه سپند- پلاک ۱۸۸ -طبقه هشتم روز شنبه مورخ ۸۶/۹/۹ ساعت ۱۵:۳۰ باراسال دعوتنامه قبلی جهت حضور، بازگشایی خواهد شد.					
تجهیزات مازاد و از رده خارج پست برق از رده خارج ۶۳kv ازنا شامل اجزای زیر:					
ردیف	اجزاء و قسمتها	تعداد	ردیف	اجزاء و قسمتها	تعداد
۱	ترانسفورماتور ۶۳/۶ kv	۲	۹	لاین تراب سر خط ۶۳kv	۱
۲	کلید سکسیونر ۶۳kv	۶	۱۰	فیدر ۶kv	۲
۳	کلید قدرت ۶۳kv	۴	۱۱	انواع مقرره ۶۳kv	۱۸
۴	مقاومت زمین ترانس ۶۳/۶ kv	۲	۱۲	انواع مقرره ایزلراتور ۶kv و ۶۳	۴۴
۵	تابلو سیمبیک پست ۶۳/۶ kv	۱	۱۳	تابلو رگولاتور و بانک خازنی	۱
۶	تابلو حفاظت و اندازه گیری ۶۳	۲	۱۴	باتری شارژ ۴۸ ولت	۱
۷	CT سرخط ۶۳kv	۴	۱۵	باتری شارژ ۱۲۷ ولت	۱
۸	PT سرخط ۶۳kv	۶			
یادآوری: تجهیزات مازاد مربوط به پست برق ازنا به صورت یکجا بوده و پیشنهاد دهنده تنها یک قیمت پیشنهاد می نماید					
۱- مدت اجرا ۶۰روز - محل: مرکز انتقال نفت ازنا(شهر ازنا) با نظارت واحد تدارکات					
ضمنا متقاضیان شرکت در مزایده میتوانند برای کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۴ ۳۳۶۷۲۲۰۲-۰۸۶ تماس حاصل نمایند.					
روابط عمومی					