

خبرها

ایران خودرو صنعت آلوده اعلام شد

فارس : معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست گفت : شرکت ایران خودرو به علت اینکه سیستم تصفیه خانه پساب صنعتی آن تکمیل نشده است صنعت آلپاینده اعلام شده است .
حسن اصيليان افزود : سازمان حفاظت محیط زیست به شدت پیگیر تکمیل سریع سیستم تصفیه‌خانه پساب صنعتی شرکت ایران‌خودرو است که به‌زودی این سیستم راه‌اندازی شود. وی در ادامه گفت : باید از واحدهای صنعتی که قدمت آنها در تهران به قبل از سال ۷۲ برسی گردد، خواست که اصول زیست‌محیطی را رعایت کنند چون امکان خروج سریع آنها از شهر نیست.
معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست اظهار داشت : واحدهای آلپاینده ایران خودرو شامل ریخته‌گری و آبکاری در حال حاضر از تهران خارج شده‌اند. اصيليان ادامه داد : هم اکنون در تهران شرکت ایران خودرو و عملیات مونتاژ را انجام می‌دهد که از این شرکت خواسته‌ایم به تدریج به خارج از شعاع ۱۲۰ کیلومتری انتقال یابد.

هیچ رفتگری از دی‌ماه مشکل حقوق و بیمه نخواهد داشت

فارس : شهردار تهران قول داد کلیه رفتگران شهرداری از دی‌ماه امسال ضمن دریافت حداقل حقوق، تحت پوشش بیمه تامین اجتماعی قرار بگیرند.
محمدباقر قالیباف در حاشیه طرح جهادی ۱۳۷ منطقه ۱۱ با تاکید بر این که از تاریخ مذکور هیچ رفتگر خارجی توسط پیمانکاران شهرداری به کار گرفته نخواهد شد، تصریح کرد : با وجود آن که حقوق رفتگران در اختیار پیمانکاران است و این موضوع در حیطه وظایف شهرداری نیست اما به دلیل نامناسب بودن شرایط آنان از ۳۵ روز گذشته ساماندهی وضعیت رفتگران در دستور کار قرار گرفته است. وی در پاسخ به سئوالی درخصوص عدم شست وشوی روزانه سطل های زباله توسط ماموران شهرداری گفت : براساس گزارشات دریافتی برخی از پیمانکاران حتی ۴ روز هم سطل ها را نظافت نمی کنند در صورتی که تمام پیمانکاران مکلفند حداقل روزی یک بار سطل های زباله را بشویند.
شهردار تهران از شهروندان خواست که در صورت مشاهده چنین مواردی تخلف مذکور را به ۱۳۷ اعلام کنند.

استفاده غیرقانونی ۱۲ میلیون نفر از دفترچه‌های درمانی تامین اجتماعی

مهر : مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی گفت : ۲۸ میلیون نفر در کشور دارای دفترچه بیمه تامین اجتماعی هستند اما به دلیل تخلفات در استفاده از دفترچه‌های درمانی، در حال حاضر ۴۰ میلیون نفر از خدمات درمانی تامین اجتماعی استفاده می کنند.
داود مددی در مراسم تجلیل از پزشکان مراکز درمانی سازمان تامین اجتماعی استان اسفهان، از صدور کارت هوشمند سلامت برای تمامی بیمه شدگان تامین اجتماعی خبر داد و گفت : صدور کارت هوشمند سلامت از استفاده غیر قانونی افراد از دفترچه‌های بیمه تامین اجتماعی جلوگیری خواهد کرد. وی تصریح کرد : صدور کارت هوشمند سلامت و به دنبال آن تشکیل پرونده سلامت باعث خواهد شد تا سابقه درمانی تمامی بیمه‌شدگان همواره در دسترس پزشکان باشد.
مدیرعامل سازمان تامین اجتماعی در ادامه گفت : نسخه پزشک بر روی کارت بیمه شده ثبت می شود و پس از انقضای مدت اعتبار نسخه در پرونده بیمار باقی خواهد ماند. وی نسبت به غلبه کردن مصارف سازمان بر منابع هشدار داد و افزود : تعداد بیمه‌شدگان سازمان تامین اجتماعی هر روز در حال افزایش است و به طور حتم این امر هزینه‌های سازمان را نیز افزایش خواهد داد و باعث غلبه مصارف بر منابع سازمان خواهد شد. مددی بر نظارت بر تجویز دارو در مراکز درمانی سازمان تامین اجتماعی تاکید کرد و اظهار داشت : متأسفانه منابع بسیاری در سازمان صرف تجویزهای بی‌مورد دارو از سوی پزشکان می شود و باید به دلیل توجه به سلامت مردم و کاهش هزینه‌ها، نظارت بیشتری در تجویز دارو اعمال کنیم.

جامعه



گزارشی از انتظار مترو موش کور برقی

فریا سرصرحا

دهند . سرانجام این تلاش ها در اردیبهشت ۱۳۵۴ به صورت قانون تاسیس شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه «مترو» برای اجرا به دولت وقت ابلاغ شد. سال ۱۳۵۶ عملیات اجرایی مترو توسط شرکتی خارجی آغاز و در شرایطی که ۲۳۰۰ متر از تونل مترو به میداء میرداماد احداث شده بود در سال ۱۳۶۰ متوقف شد و این رکود تا سال ۱۳۶۵ ادامه یافت.

از بیان حکایت سر به هم نیاوردن تونل های مترو در زمان عملیات حفاری که بگذریم سال ۱۳۷۷ سראغاز بهره‌برداری رسمی متروی تهران – کرج توسط ریاست جمهوری وقت بود. اگرچه از احداث اولین خط مترو در جهان بیش از ۱۳۰ سال می گذرد و در حال حاضر بیش از ۱۵۰ کشور جهان از مترو استفاده می کنند

اما تجربه راه اندازی مترو در پایتخت ایران زمین با سابقه کمتر از یک دهه نیز جوانب قابل توجه و تامل و تذکری دارد که برای سیر در آن به عمق ۱۵-۳۰ متری زمین سفر می کنیم.

حدود ۱۴۰ پله را پایین می روم تا به سالن انتظار ایستگاه دروازه شمیران برسم ساعت ۸/۵ صبح است، تا پشت شیشه های نه چندان تمیز واگن، مسافران خواب‌آلود را می شود دید که سفر زیرزمینی را به تردد بر روی زمین ترجیح می دهند. با هر کدام که سخن می گویم جلوه‌ای از کاستی ها و محاسن مترو را بیان می کند. - ۴۰ساله مسیر درشت- توپخانه، هفت تیر را هر روز طی می کنند تا پرستار سالخورده‌ای باشد، می گوید: «از ایستگاه علم و صنعت تا میدان امام خمینی جمعیت متناسب است اما از آن به بعد غوغا است. او از آلودگی کمتر مترو راضی است و امکاناتی نظیر تلفن و آب‌وخوری را از محاسن مترو می‌داند. او محیط بیرون را برای رفت و آمد نامناسب می‌داند و مجزا بودن مردان و زنان در مترو را نقطه قوت سیستم حمل و نقل زیرزمینی می‌داند. - فروشنده ۴۵ساله لباس در میدان ۷ تیر از برخورد مناسب پرسنل مترو سخن به میان می آورد و سرعت رسیدن به مقصد و راحت رسیدن را پارکومترهای حاشیه خیابان که موجب تنگ‌شدن قانون معابر می‌شود را موجه جلوه می‌دهد. آدمی آرزو می‌کند ای کاش بالی برای پریدن داشت تا از میان این دود و ترافیک و سر و صدا به سوی مقصد پرواز می‌کرد. جرقه این آرزو به گونه‌ای ملموس تر «و زمینی‌تر» در سال ۱۲۴۷ شکل گرفت. پیشنهاد احداث تراموای شهری اولین بار در عصر ناصرالدین شاه توسط بارون ژولیوس دوریتر ارائه شد. ۲۶ سال بعد در سال ۱۲۷۳ اولین راه‌آهن تهران– شهری موسوم به واگن اسبی توسط شرکتی بلژیکی احداث شد.

پیش بینی معضلات حمل و نقل و ترافیک و آلودگی غیرمعمول هوا و محیط زیست باب خیر شد و در سال ۱۳۵۰ مدیران شهری را بر آن داشت تا براساس مطالعات اجتماعی اقتصادی و ترافیکی شهر تهران سیستم مختلط خیابان – مترو را برای رفت و آمد تهران آینده پیشنهاد

– کارمند مترو گلشهر کرج است و با همسرش منتظر



گزارشی از انتظار مترو

موش کور برقی

رسیدن قطارنی می گوید قرار بوده تعداد قطارها را زیاد کنند اما هنوز خبری نشده. او درآمد مترو را مناسب می‌داند و مطمئن است با عواید حمل و نقل مسافر می‌توان کمبودهای واگن و قطار را تامین و راه‌اندازی کرد. او شلوغ بودن قطارها را تنها نقص قابل بیان می‌داند و تامین قطار مورد نیاز و تنظیم فاصله زمانی حرکت‌ها در ساعات پیک ترافیک را راه‌حل تراکم موجود می‌داند.

– مسافری که از سیرجان کرمان به تهران آمده سرعت مترو را تحسین می‌کند و توسعه بیشتر مترو را از دست اندرکاران می‌خواهد. مترو را راه‌حل شلوغی و جمعیت تهران می‌داند و یادآور می‌شود که خانواده‌ها برای استفاده از مترو دچار مشکل هستند و شلوغی و تراکم مزید بر علت نیز می‌شود.

خامنی که کیسه‌های خرید خود را به همراه دارد شلوغی محیط را طبیعی می‌داند و می‌گوید از ابتدا باید پیش‌بینی دو باند رفت و دو باند برگشت را می‌کردند. او مسیریهای کوتاه را با قیمت بلیت پائین‌تری مناسب می‌داند و نبودن امکانات و سرویس بهداشتی را در مترو ضعف بزرگی می‌داند که برای مسافران خردسال و بیمار از اهمیت بیشتری برخوردار است. – کامل مردی که مرتباً مسیرها را برای خانم‌ها توضیح می‌دهد گله می‌کند که: بنویسید در مترو خلق الله اسیر می‌شوند، مترو ساعات پیک مثل کتسرو آدم‌های فشرده است. «هرازگاهی در وسط تونل قطار خاموش می‌شود و گاهی تا نیم ساعت متوقف مانده که نهایتاً واگن‌ها را باز کرده و با طرف شبکه تصویری پیام از جلوه‌های دیگر مادی ته بلیت‌ها را گرفتند و پول بلیت را پس دادند.

– خانم‌ها از کم بودن واگن‌های مخصوص خود گله می‌کنند و شلوغی موجود را فضایی مناسب برای کیف قاپی و جیب‌بری می‌دانند. ■ تبلیغات در مترو نیز جای خود را باز کرده است، برنامه‌های نمایش سینماهای تهران در بردی جداگانه قرار گرفته است، روی واگن‌ها تبلیغات مخصوص مترو نصب شده است و دیواره‌های سالن انتظار بازار مبل ایران، کارت هدیه پارسیان و توانبخشی رایگان. . . .
و تبلیغ می‌کند. در داخل واگن‌ها هم وسایل برقی براون تبلیغات خود را پررنگ‌تر از دیگر شرکت‌ها انجام داده است. مانیتر شبکه تصویری پیام از جلوه‌های دیگر تبلیغات مترو است. گزارشگر، فوتبالیست جوان خوزستانی ایمان مبعلی را به سخن آورده است؛ مبعلی: پشترفت انسان از شرایط محدود و مکان‌های کوچک به شرایط عالی و سطح بالا قابل دستیابی است و دلیل تزلزل و شکست قهرمانان چیزی جز اشتباهات فردی نیست. کارمندان و فروشنده‌گان غرفه‌های درون مترو از خادمین حمل و نقل محسوب می‌شوند که کندوکاو در فعالیت آنان نیز از بعد دیگری حائز اهمیت است.

دارد. می‌گوید: حداقل حقوق کارگر ساده را به ما می‌دهند. ۱۵۰ هزار تومان یعنی حقوق وزارت کاری است. بیمه هم هستیم اما هیچ مزایای دیگری به ما تعلق نمی‌گیرد. ۵ سال است برای مترو کار می‌کنیم. هر سه ماه یک‌بار تجدید قرارداد می‌شویم تا مسئولیت کمتری به عهده پیمانکار شرکتمان باشد. او از عدم امنیت کاری می‌گوید و مطمئن نیست برای سه ماه آینده نیز با او قرارداد بسته شود.

از رئیس یکی از خطوط دلیل عدم راه‌اندازی آسانسورهای ویژه بیماران و سالخوردگان را سنوآل می‌کنم. او نبودن اجزای کوچک را دلیل بی استفاده ماندن آسانسور ذکر می‌کند و پایان سال را زمان تضمینی راه‌اندازی آسانسور می‌داند. اطلاعات کلی ایستگاه را از او می‌پرسم و او عنوان می‌کند برای هر ایستگاه سالنامه‌ای موجود است که مشخصات کلی ایستگاه را در خود دارد. امکانات تهویه هوای این ایستگاه سه هواکش و دو هواساز است. در هر تونل در چند صد متری دو طرف ایستگاه دو عدد هواکش موجود است و مابقی در محل ایستگاه قرار دارد. هوا از بیرون وارد می‌شود، از روی حوضچه عبور می‌کند تا خنک شود و سپس از خروجی هوا در ایستگاه پخش می‌شود. فروشنده غرفه مواد غذایی می‌گوید حداقل حق ما به عنوان غرفه‌دار مترو بلیت روزانه رایگان است که شرکت مترو توجهی به ما نمی‌کند. راننده اتوبوس ترمینال مترو نیز انتظار دارد مترو گوشه چشمی به خادمین ترمینال خود داشته باشد و حداقل از لحاظ سرویس پذیرایی ناهار، صبحانه و یا حتی جای خواب کارمندان مترو هم‌راهی شان کند. بیرون از محیط مترو

نیز تأثیرات مترو را می‌توان دید. خیابان‌های اطراف مترو صادقیه در اول صبح و آخر وقت مملو از اتومبیل‌هایی است که مسافرشان را به مترو می‌رسانند و یا بالعکس. گوشه خیابان در کنار زمینی خالی که پر از توده‌های خاک است گروهمی از رانندگان خط تاکسیرانی زیر آفتاب گرم تابستان ایستاده‌اند تا مسافران را به مقصد برسانند. مسئول خط از مشکلاتش می‌گوید: سه‌بار به تاکسیرانی مراجعه کردم اما فرستادند سازمان ترافیک اما هنوز درخواست ما به نتیجه‌ای نرسید. ما ۶۰ راننده خط هستیم که تابستان و زمستان میان خاک و گل و لای این زمین می‌ایستیم بلکه گرهی از کار مردم باز کنیم و لقمه‌ای

برای سفره‌مان مهیا کنیم. اولین حق ما سازماندهی شدن کارمان در این قطعه زمین است. یک تابلو و ایجاد یک سامانه و ایستگاه به کار ما اعتبار بیشتری می‌دهد. درخواست ما فقط همین است. در اینجا از افسر راهنمایی خبری نیست و با یک تصادف کوچک دو ساعت راهبندان می‌شود. از یکی از همسایگان خانه‌های مسکونی مترو نظرش را می‌خواهم. او هم گله دارد: باید تدابیری برای کم‌کردن صدای رفت و آمد قطار باشد. حداقل محدوده رو به خانه‌ها را سرپوشیده کنند، پارکینگ اولین امکاناتی بود که مسئولان مترو باید قبل از راه‌اندازی خطوط برای حاشیه آن در نظر می‌گرفتند، تراکم ماشین‌های پارک شده در خیابان‌های نزدیک ما به حدی است که اتومبیل خودمان را هم نمی‌توانیم بیرون بیاوریم. استقرار دستفروش‌ها و راننده‌های تاکسی مسئله مهمی است که توجهی به آن نشده، مسئولان قبل از اینکه سرویسی به مردم ارائه دهند باید زمینه‌سازی کنند و اول جوانبش را در نظر بگیرند تا دردسرهای حاشیه‌ای نداشته باشد.

■ از کنار شلوغی‌های حاشیه مترو دور می‌شوم و دستفروش‌های حاشیه خیابان را از زیر نظر می‌گذرانم، به یاد دستفروش سیار واگن مترو می‌افتم. الاز ۲۷ساله که با داشتن یک پسر شش ساله هر صبح با عیجله ساک لوازم آشپزخانه را برمی‌دارد و برای فروش به واگن‌های خانم‌ها سر می‌زند زنی موقر است که از مسئولان مترو انتظار دارد کارت فروشنده‌گی به او اختصاص بدهند تا برای فروش در مترو مشکلی گریبانگیرش نشود. او و ۱۷ فروشنده دیگر که هرکدام برای تأمین خرج تحصیلات دانشگاهی، مخارج خانواده و کسب درآمد حلال، نگاه‌های سنگین مسافران مترو را تحمل می‌کنند به مساعدتمندی دستفروش‌های حاشیه مترو نیستند که حداقل یک متر زمین را تصرف کرده‌اند. آنها ساک به دست واگن‌ها را سر می‌زنند و انتظار دارند جامعه نیز آنان را یک گروه و صنف موجه بداند. آنها هم می‌خواهند برای کار خود بایستند و به همت خود چرخ زندگی را بچرخانند.

■ در مورد فوریت‌های پزشکی از ماموران خطوط اطلاعات می‌خواهم و درمی‌یابم که در چهار نقطه صادقیه، میدان امام‌خمینی، شهری و ایستگاه شهیدبهشتی اورژانس مستقر است و در صورت حادثه در هر ایستگاهی پزشک و آمبولانس در محل حاضر می‌شوند.

■ از حکایت‌های کمرنگ اما مهم رهگذران و کارمندان مترو می‌گذرم، از حکایت کارمند ۵۰ساله‌ای که در زمان اداری تصادف کرده بود و به دلیل عدم حمایت شرکت در جبران مخارج بیمارستان خود را مستاصل می‌خواند. از حکایت کارگر زیر نظافتی که به‌جای ۱۸۰ هزار تومان ماهانه‌اش پیمانکار به او ۱۵۳ هزار تومان حقوق می‌داد. از شکایت خامنی که گویا منتظر تسریونی بود تا از غمناکی و فقر شادی سرایان‌های تلویزیونی سخن بگوید و از گران بودن تقریحات و سرگرمی‌های جوانان گله کند. از هشداری که خانم میانسالی برای رعایت احترام بزرگترها و زنان در مترو به جوان‌ها می‌داد. از فرهنگ منفی تخریب امکانات سازمانی در زمان عصبانیت که نظیر آن در هنگام قطع برق مترو با شکسته شدن شیشه ترن و یا دآوردن کپسول آتش‌نشانی از محل اتصالاتشان در واگن‌ها قابل رویت است. از تنه زدن‌های خارج از تراکت که در شلوغی واگن‌ها و سالن انتظار، ارزش‌های اخلاقی را زیر سنوآل می‌برد و از ده‌ها مورد که در سیستم حمل و نقل عصر تکنولوژی مکنون مانده است.

■ مترو سیستم حمل و نقلی سریع، امروزی و طبیعت‌دوست است و نداشتن زوایید آلوده‌کننده محیط زیست بقای آن را تضمین می‌کند اما بهتر آن است که کارگزاران مترو به وضعیت موجود بسنده نکنند و کیفیت سرویس دهی خود را با واریس مرتب واگن قطارها و ایستگاه‌ها به روز کرده و غبار روزمرگی و فرسودگی را که بر سایر سیستم‌های حمل و نقل به وضوح دیده می‌شود از ظاهر و درون این پدیده بزدایند. ■ شبکه بهره‌برداری شده مترو تهران و تهران – مهرشهر با ۹۰ کیلومتر و ۵۲ ایستگاه رتبه بیستم را در شهرهای جهان داراست و در آینده نزدیک با اتمام برنامه دوم که خطوط را به ۱۶۴ کیلومتر خواهد رساند و ادامه برنامه سوم بهره‌برداری مترو که ۱۰۵ کیلومتر مسیر ریلی را به سیستم مترو متصل خواهد کرد تهران و حواشی آن در احاطه شبکه تورمانندی قرار خواهند گرفت که نقاط اصلی پایتخت و شهرک‌های اقماری را به هم متصل کرده و از حرکت بیش از حد نیاز وسایل آلپ‌اندبه محیط زیست جلوگیری خواهد کرد.

■ شاید در آینده‌ای که دانشمندان تکنولوژیست خواهند ساخت زمانی فرا برسد که تونل‌های مغناطیسی هوایی، حمل و نقل ریلی هوایی را نیز تقدیم بشرکنند اما تا آن زمان پایتخت ایران با حسن نیت به همین موش کور برقی – مترو – بسنده می‌کند.

دیگران

آسیا میزبان بیش از یک میلیون کارگر

ایلنا : سازمان بین‌المللی کار در گزارشی اعلام کرد که آسیا نسبت به قبل میزبان تعداد بیشتری از کارگران مهاجر این قاره است. به نقل از سایت اینترنتی «ANTARA» ۴۰ درصد از ۲/۹ میلیون کارگر مهاجر آسیایی به مناطق دیگر جهت یافتن کار رفته‌اند اما آسیا هنوز هم به لحاظ رشد بالای اقتصادی میزبان جمع کثیری از مهاجران است. بیشتر این کارگران که ملیت هندوستانی، بنگلادشی، پاکستانی و سریلانکایی دارند، در کشورهای مثل ژاپن، تایوان، کره جنوبی، هنگ کنگ، سنگاپور، مالزی و تایلند مشغول به کار می‌شوند. سازمان بین‌المللی کار ILO گزارش داد که در سال ۲۰۰۳ میلادی، کارگران مهاجر آسیایی ۴۰ بیلیون دلار در آمد کسب کرده و به کشورهایشان ارسال کرده‌اند. ILO در عین حال از روند بی عدالتی‌ها و سوء استفاده از کارگران مهاجر آسیایی اظهار نگرانی کرد.

آتش سوزی در فرودگاه توکیو

ایلنا : شرکت خطوط هوایی ژاپن بزرگترین خطوط هوایی آسیا اعلام کرد که بر اثر آتش سوزی در فرودگاه «HANEDA» در توکیو، ۳ کارگر مجروح شدند. به نقل از سایت اینترنتی «BLOOMBERG» آتش سوزی پیش از ظهر در یک ایستگاه تعمیر هواپیمای ۷۶۷ شرکت بوئینگ رخ داد. سه کارگر مجروح به بیمارستان منتقل شدند و حال یکی از آنان وخیم گزارش شده است. آتش سوزی زبانه‌ای اعلام کرد: کارگران در حال تمیز کردن یاتاقان ژئوتور برای هواپیما با گازوئیل بودند. کارگران مجروح، کارگران قراردادی یک کمپانی هستند که به استخدام خطوط هوایی ژاپن درآمده‌اند.

سازمان ملل دفاتر خود را در مناطق زلزله‌زده پاکستان تعطیل کرد

ایرنا : کمیسیون مهاجرین سازمان ملل بعد از آنکه مقام‌های محلی پاکستان به تدریج مسئولیت اداره پایگاه‌های مهاجرین را به عهده گرفتند، دفاتر خود را در مناطق زلزله‌زده شمال این کشور تعطیل کرد. این کمیسیون روز جمعه با انتشار بیانی‌ای اعلام کرد: دفاتر این سازمان در شهرهای «مظفرآباد» در کشمیر پاکستان و «مانسره» در ایالت سرحد شمالی قرار داشتند. در این بیانیه آمده است: از ابتدا اعلام شده بود که مسئولیت این کمیسیون تا پایان زمستان خواهد بود و از اول سپتامبر (۱۰ شهریور) فعالیت‌های حرفه‌ای خود را به تدریج به مقام‌های محلی واگذار می‌کنیم. این دفتر انتداب هزاران تن از اقلام امدادی خود را به مناطق زلزله‌زده پاکستان از انبارهای خود در ایران، افغانستان، دامنارک، هند، دبی، اردن و ترکیه انجام داد. کمیسیون مهاجرین سازمان ملل در این امدادرسانی حدود ۲۱ هزار چادر، ۱۵ هزار ورق پلاستیک برای سقف‌های مسطح‌های موقت، ۸۵۰ هزار پتو، ۳۸ هزار تشک خواب و حدود ۲۸ هزار بخاری به مناطق زلزله‌زده ارسال کرد. نقش کمیسیون مهاجرین سازمان ملل مربوط به امور مهاجران ناشی از جنگ، شکنجه و با مهاجرت‌های داخلی است و معمولاً در مورد بلایای طبیعی وارد عمل نمی‌شود. این کمیسیون بلافاصله پس از وقوع زلزله ۸ اکتبر ۲۰۰۵ (۱۶ بهرمه‌ما ۸۴) در پاکستان، انبارهای کمک‌رسانی تأسیس کرد و به توزیع اقلام امدادی به آسیب‌دیدگان این زلزله مهیب اقدام کرد. زلزله روز ۱۶ بهرمه ۸۴ به‌بزرگی ۶/۶ درجه در مقیاس ریشر و در شش بخش ایالت سرحد و کشمیر تحت اداره پاکستان، باعث مرگ بیش از ۷۳ هزار نفر شد. بر اثر این زلزله همچنین بیش از ۹ هزار نفر زخمی‌شدند.

خودکشی سالانه یک میلیون نفر در جهان

ایرنا : سازمان بهداشت جهانی اعلام کرد: سالانه یک میلیون نفر از مردم جهان به دلایل گوناگون به خودکشی دست زده و جان خود را از دست می‌دهند. انجمن بین‌المللی جلوگیری از خودکشی این نهاد روز پنجشنبه در گزارشی که در نیویورک منتشرکرد، افزود: این رقم بیش از مجموع تعداد کشته شدگان ناشی از جنگ‌ها و جنایات در جهان است. این گزارش می‌افزاید: با وجود افزایش دانش بشری درباره خودکشی و علل آن، این دانش برای جلوگیری از معضل خودکشی به کار گرفته نشده است. بر اساس این گزارش، خودکشی چالشی است که جهان قرن بیست و یکم با آن مواجه است و نیاز به انتقال دانش، راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌هایی دارد تا از این معضل غمبار جلوگیری کند. به همین مناسبت سازمان بهداشت جهانی همراه با انجمن بین‌المللی جلوگیری از خودکشی کمیته هفته آینده (هفدهم شهریور) کنفرانسی را با حضور مقامات سازمان بهداشت جهانی و این انجمن برگزار می‌کند.

مرگ ۱۵۰۰ کودک در تصادفات روسیه

معاون اول وزیر کشور روسیه اعلام کرد از ابتدای ماه ژوئن بیش از ۱۵۰۰ کودک طی تصادفات مختلف در جاده‌های این کشور کشته شدند. الکساندر چکالین معاون اول وزیر کشور روسیه گفت که هرروز به طور میانگین در جاده‌های روسیه ۱۰ کودک کشته و بین ۶۰ تا ۷۰ کودک دیگر نیز زخمی می‌شوند. وی افزود که شمار کودکان زخمی یا کشته شده در این تصادفات که کمربند ایمنی نبسته بودند امسال ۱۰ درصد افزایش یافته است. این مقام مسئول اظهار داشت که در ماه جولای ۱۱ هزار و ۵۰۰ نفر که شامل ۴۶۲ کودک نیز است در تصادفات جاده‌ای در روسیه کشته شدند. این در حالی است که این آمار نسبت به زمان مشابه در سال ۲۰۰۵، ۷ درصد کاهش یافته است. چکالین گفت که با وجود کاهش آمار کلی در سال جاری، شمار تلفات باز هم زیاد به نظر می‌رسد.