

از گوشه و کنار

اتمام حجت کلانتری در مورد دیزلی‌ها



رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با ارسال گزارشی جامع به دستگاه‌های دولتی و شهرداری تهران خواستار کاهش و حذف «دود دیزل» در کلانشهرها شد.

عیسی کلانتری - معاون رئیس جمهوری و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست - گزارشی جامع با عنوان «کاهش آلودگی دیزل‌ها» شامل مستندات علمی درباره اثرات بهداشتی و تبعات اقتصادی آلودگی دیزل، بررسی تجارب جهانی و ملی در پالایش آگروز موتورهای دیزلی در قالب دو جلد کتاب به دستگاه‌های دولتی و شهرداری تهران ارسال کرد.

کلانتری در گفت‌وگو با ایسنا در مورد هدف ارسال گزارش‌های شهرداری به دستگاه‌های دولتی تصریح کرد: به‌منظور تأکید بر ضرورت کاهش و حذف دود دیزلی‌ها در کلانشهرها و بر اساس وظایف قانونی دستگاه‌های دولتی و عطف به تجربه‌های موفق جهانی یک گزارش جامع برای دستگاه‌های مسئول شامل وزارت کشور، وزارت صنعت، معدن و تجارت و شهرداری تهران ارسال کردیم.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست ضمن اشاره به نقش مهم دیزلی‌ها در انتشار آلودگی در تهران تصریح کرد: آلودگی در کلان‌شهر تهران در نیمه‌های شب به دلیل تردد کامیون‌ها و کامیونت‌ها و در طی روز به دلیل تردد وسایل حمل و نقل مانند اتوبوس‌های فرسوده و کامیونت‌های حمل موادغذایی یا پسماند است که همگی دیزلی هستند. وی با اشاره به اینکه خودروهای دیزلی در کشور سال‌هاست که بدون تجهیزات کاهش آلودگی، تولید و به بازار عرضه شده‌اند، گفت: در شرایط حاضر سیاست سازمان حفاظت محیط زیست برای حذف آلاینده‌های خودروهای دیزلی در حال تردد استفاده از انواع وسایل کاهش آلودگی است. در همین راستا سازمان حفاظت محیط زیست الزام نصب «فیلتر دوده» در آگروز خودروهای در حال تردد را به عنوان یک سیاست اصلی برای کنترل آلاینده‌های وسایل نقلیه دیزلی از طریق مصوبه سال ۱۳۹۲ دولت، پیگیری می‌کند. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در پایان با تأکید بر ضرورت تأمین سوخت پاک برای خودروهای دیزلی تصریح کرد: به‌دیهی است که شرط لازم برای استفاده از خودروهای دیزلی با حداقل آلاینده، استفاده از «سوخت پاک» است که تأمین آن بر عهده وزارت نفت است؛ از سوی دیگر به‌منظور کاهش آلاینده‌های دیزلی‌ها تشدید نظارت با استفاده از ابزار معاینه فنی به منظور جلوگیری از تخلفات و اشتباهات فنی در آزمون آلاینده‌های خودروهای دیزلی در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست قرار دارد که وزارت راه و شهرسازی، مسئولیت این بخش را بر عهده دارد.



عضو شورای شهر گلایه کرد

به کارگیری روش‌های سنتی برای باز یافت زباله

رئیس کمیته میراث فرهنگی شورای شهر تهران از به کارگیری روش‌های سنتی در جمع‌آوری و امحای زباله گلایه کرد.

به گزارش ایسنا، حسن خلیل آبادی صبح دیروز در حاشیه بازدید از محل دپوی زباله آزادکوه بابیان اینکه متأسفانه هنوز شهرداری تهران به روش عقب مانده و سنتی نسبت به جمع‌آوری زباله‌ها اقدام می‌کند، گفت: روزانه حدود ۷۰۰ تن زباله‌های مختلف از سطح شهر تهران جمع‌آوری می‌شود که کاملاً روش جمع‌آوری، دپو و امحای آن سنتی است. وی با بیان اینکه حالا در دنیا از تکنولوژی‌های استفاده می‌کنند، اظهار کرد: متأسفانه با وجود آنکه سال‌هاست روش خاک کردن زباله‌ها منسوخ شده است اما در شهرداری تهران این روش هنوز به کار گرفته می‌شود.

خلیل آبادی با اشاره به کوه تولید شده توسط زباله‌های پایتخت گفت: زمین‌های ۱۰۰ هکتاری با ارتفاع ۶۰ متر از زباله‌های ایجاد شده نادین در حال است که این مکان می‌توانست به بام جنوب تهران تبدیل شود اما حالا به مرکز دپوی زباله تبدیل شده است. وی در پایان اظهار کرد: بر اساس برنامه سوم توسعه شهرداری تهران مسئولان سازمان پسماند می‌بایست طی سال‌های آینده با اتکا به روش‌های نوین امحای زباله نسبت به باز یافت آن‌ها اقدام کنند.

معاون شهردار تهران در حالی از اجرای طرح جدید ترافیکی از امروز خبر داده که این طرح مورد انتقاد برخی از مسئولان این حوزه و کارشناسان حوزه شهری قرار گرفته است؛ چرا که معتقدند زیرساخت‌های لازم برای اجرای آن، هنوز فراهم نشده است

شورای شهر در صورت تردد غیر مجاز در محدوده، رانندگان ملزم به پرداخت عوارض هستند. همچنین ما «لایحه یک فوریتی درباره پرداخت عوارض» را به شورارائه کردیم که طبق آن صاحبان خودرو برای پرداخت جریمه طرح زوج و فرد خود تا یک سال فرصت دارند و در صورت عدم پرداخت در موعد مقرر در سال آتی ۲۵ درصد شامل جریمه خواهند شد. این لایحه در دست رای گیری است و به زودی تعیین تکلیف خواهد شد. شهرداری تنها مبلغ عوارض را طبق قیمت خرید طرح زوج و فرد مصوب، دریافت می‌کند و دریافت جریمه ورود غیر مجاز به محدوده طرح زوج و فرد بر عهده پلیس است.

همه برای زندگی با کیفیت در تهران تلاش کنند

تهران کم‌مشکل ندارد اما با همه این صحبت‌ها نکته قابل توجه این است که نساوگان حمل و نقل عمومی دچار فرسودگی شده‌اند. تردد خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده در پایتخت زیاد شده است و این معضل روزه‌به‌روز در کاهش کیفیت زندگی، طول عمر و امید به زندگی تهرانی‌ها نقش موثری دارد. از این جهت لازم و ضروری به نظر می‌رسد که تمامی دستگاه‌های اجرایی مرتبط دست به دست هم دهند و در نخستین گام‌ها با ارائه تسهیلات، ورود موتورسیکلت‌های برقی، توسعه وسایل حمل و نقل عمومی و ارتقای کیفیت بترین برای ارتقای زندگی پایتخت‌نشینان تلاش کنند.



تنگناهای ترافیکی در تهران

که در حال حاضر در بسیاری از کلینیک‌های روان‌درمانی و مشاوره کار می‌کنند، خود از اختلالات روانی و مشکلات عدیده‌ای در عذابند، آموزش کامل ندیده‌اند؛ با مدرکی از دانشگاه خارج شده‌اند و در جایگاه درمانگر نشست‌اند. بنابراین مساله مهم در شرایط فعلی بحث بر سر بوجود آمدن نوعی از روانشناسی است که مبتنی بر نظریه‌ها و پراکتیک علمی نیست و به‌نوعی به «عمه‌ترایی» و «خاله‌ترایی» بیشتر شبیه است. تداوم چنین مسیری جز به بیراهه گشتاندن آدمی، ثمره دیگری ندارد. از سوی دیگر افرادی هستند که به دروغ خود را روانشناس بالینی معرفی می‌کنند تا بتوانند در این حوزه ورود کرده و مراجعان بیشتری را درمان کنند و پول بیشتری به جیب بزنند! شناخت مشکلات روانی، رفتارها و سلامت روان موضوعی کلان و بسیار پیچیده است و از این رو توصیه می‌شود مردم پیش از مراجعه به هر مشاور، روانشناس یا روانپزشک ابتدا از سوابق، مجوز و صلاحیت آنها آگاه شوند تا بتوانند مشکلات خویش را همگام با مشاور بهبود بخشند.

اخذ مدرک کارشناسی بدون کنکور و بی‌ضابطه و حضور تق ولق سر چند کلاس درس و اخذ نمره‌هایی با آن کیفیت که می‌دانیم و می‌دانید مساوی با ورود به حرفه‌ای است که با روح و روان جامعه سرو کار دارد. این تصور غلط سبب شده است بسیاری از افراد در این رشته مشغول به کار شوند که صلاحیت‌های لازم حرفه‌ای را ندارند و چون سازمان نظام روان‌شناسی و مشاوره نیز به عنوان متولی حرفه‌ای این حوزه، آنگونه که شایسته است بر تازه‌واردان این عرصه نظارت نمی‌کند، عرصه را برای جوانان افرادی که صلاحیت فعالیت در زمینه مشاوره، روان‌رمانی و روانشناسی را ندارند، باز می‌گذارند. این امر لاجرم عرصه را برای بروز بسیاری از مشکلات فراهم می‌سازد. بنابراین معضل بزرگی که گریبان رشته روانشناسی را گرفته است، رشد بی‌رویه افرادی است که از مرکزی مدرکی اخذ می‌کنند و در زمره دانش‌آموختگان حتی نه کم‌سواد بلکه کاملاً بی‌سواد قرار می‌گیرند و متأسفانه با اخذ مبالغ هنگفت برای مشاوره با روح و روان مردم بازی می‌کنند. ازاین‌رو ه جرات می‌توان گفت اغلب کسانی

با خروج قبل از ساعت ۸:۳۰ و یک بار ورود بعد از ساعت ۱۷ برای ساکنان رایگان خواهد بود.

تخفیف ۲۵ درصدی معاینه فنی بر تر

در این میان خبر خوب این است که بابت پرداخت عوارض طرح ترافیک از سمت پلیس راهور، فرصتی به مدت یک ماه در نظر گرفته شده است. به عبارتی تا یک ماه پس از ورود به محدوده فرصت دارید تا از فهرست اعمال جریمه خارج شوید. معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران تأکید کرد که در طرح جدید برای خودروهای دارای معاینه فنی، ۲۵ درصد تخفیف در نظر گرفته شده است. بنابراین خودروهایی که کمتر از چهار سال عمر دارند و ملزم به اخذ معاینه فنی نیستند، اما برای استفاده از تخفیف معاینه فنی بر تر باید به مراکز صدور معاینه فنی مراجعه کنند. معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران در بهمن ماه سال گذشته در خصوص ساعت طرح زوج و فرد ۹۸، اظهار داشت: «از سال آینده تغییرات جدیدی در محدوده زوج و فرد اجرایی خواهد شد و زمان اجرای آن نیز با طرح ترافیک هم‌زمان خواهد بود؛» به عبارتی ساعت طرح زوج و فرد با ساعت طرح ترافیک یکی خواهد بود. او در ادامه اعلام کرد: در آخرین جلسه شورای عالی ترافیک چندین گزینه بر روی میز مطرح شد؛ یکی از طرح‌های پیشنهادی این خصوص که تردد خودروها بر حسب پلاک زوج و فرد ملغی شود و هر خودرو با هر پلاکی مجاز باشد، ۵۰ روز در سال به صورت رایگان در محدوده زوج و فرد تردد کند و افراد بعد از اتمام ۵۰ روز، ملزم به خرید طرح زوج و فرد برای ورود به محدوده باشند. در صورت موافقت با این طرح پیشنهادی و بررسی شرایط، در خصوص قیمت خرید طرح زوج و فرد احتمالی جدید تصمیم‌گیری خواهد شد.

پورسیدآقای در پاسخ به این انتقاد که گفته شده در یافت جریمه طرح زوج و فرد غیر قانونی است، گفته بود که این موضوع صحت ندارد و طبق مصوبه



تنگناهای ترافیکی در تهران

طرح جدید از امروز اجرایی می‌شود و در هر سه ماه دارای پلاک تهران ۲۰ روز و پلاک‌های غیر تهران ۱۵ روز مجاز هستند تا به صورت رایگان در محدوده طرح آلودگی هوا (طرح زوج و فرد جدید) ورود پیدا کنند

ساعت ۳:۳۰ تا ۱۹ در نظر گرفته شده است و در روزهای پنج‌شنبه، جمعه و ایام تعطیل طرح ترافیک اجرا نخواهد شد اما طرح جدید آلودگی هوا در روزهای پنج‌شنبه اعمال خواهد شد؛ در واقع روز پنج‌شنبه هم جز سهمیه ۲۰ روزه در هر فصل محسوب می‌شود و دارنده خودرو پس از ۲۰ روز مشمول پرداخت عوارض خواهد شد. پورسید آقای در خصوص وضعیت افراد ساکن در محدوده و مشکلات آن‌ها گفت: در طرح جدید به ساکنان محدوده توجه بیشتری شده و بابت هزینه طرح ترافیک و کنترل آلودگی هوا به میزان ۵۰ درصد برای آنها تخفیف در نظر گرفته شده است. ساکنان محدوده برای برخورداری از این تخفیف، پس از ثبت نام در سامانه تهران من باید مدارک خود را (اسند یا اجاره‌نامه قانونی، فیش پرداخت عوارض نوسازی و پسماند) در دفاتر خدمات الکترونیک شهر تهران به تأیید برسانند. صاحبان ماشین توجه کنند که پیش از ثبت نام در سایت تهران من، خلاقی و عوارض خودرو را پرداخت کرده باشند. همچنین یک

محسن پورسیدآقای در خصوص محدوده طرح‌های ترافیکی گفت: طرح ترافیک همچون سال گذشته از سمت شمال به خیابان مطهری، از سمت شرق به خیابان شریعتی و ۱۷ شهرپور، از سمت جنوب به خیابان شوش و از سمت غرب به خیابان کارگر محدود می‌شود. محدوده کنترل آلودگی هوا (طرح زوج و فرد جدید) از شمال به اتوبان همت، از شرق به اتوبان امام علی، از جنوب به اتوبان بعثت و از غرب به اتوبان‌های نواب و چمران منتهی می‌شود.

تهرانی‌ها ۲۰ روز شهرستانی‌ها ۱۵ روز

پورسیدآقای اعلام کرد: طرح جدید از ابتدای فصل تابستان (تیر ماه ۹۸) اجرایی می‌شود و در هر سه ماه (یک فصل) خودروهای دارای پلاک تهران ۲۰ روز و پلاک‌های غیر تهران ۱۵ روز مجاز هستند تا به صورت رایگان در محدوده طرح آلودگی هوا (طرح زوج و فرد جدید) ورود پیدا کنند. در طرح جدید، دیگر زوج و فرد بودن خودروها در تعیین روزهای مجاز اهمیتی ندارد و ملاک تنها تعداد روزهای ورود به طرح است. او تأکید کرد: مبلغ طرح کنترل آلودگی هوا، حمل و نقل شهری، تحت عنوان طرح «کنترل آلودگی هوا» از ابتدای تابستان خبر داد.

اجرای طرح جدید ترافیکی از ابتدای تیرماه خبر داده که این طرح مورد انتقاد برخی از مسئولان این حوزه و کارشناسان حوزه شهری قرار گرفته است چرا که معتقدند زیرساخت‌های لازم برای اجرای آن، هنوز فراهم نشده است.

برگردیم به دهه ۸۰. در همان روزها در راستای طرح ترافیک، دهه ۸۰ طرح زوج و فرد هم کلید خورد. طرح زوج و فرد از سال ۱۳۸۴ در مناطق مرکزی و پرتردد تهران با هدف کنترل ترافیک اجرایی شد. با اعمال این طرح شاهد افزایش استفاده خودروها و موتورسیکلت در سطح شهر، به وجود آمدن شغل‌های کاذب موتورسیکلت‌محور همچون مسافرکشی، افزایش تخلفات توسط رانندگان به منظور تردد در محدوده طرح و افزایش آلودگی هوا بودیم. در این شاید بتوان گفت که در ۱۴ سال گذشته تعداد ماشین‌ها در تهران دو برابر شده و در حال حاضر جمعیت شهروندان نیز رو به افزایش است.

در این میان معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران چندین روز پیش از حذف طرح «زوج و فرد» و اعمال تغییرات جدید در طرح حمل و نقل شهری، تحت عنوان طرح «کنترل آلودگی هوا» از ابتدای تابستان خبر داد.

طرح «کنترل آلودگی هوا» جایگزین طرح «زوج و فرد»

طبق اعلام رسمی معاون حمل و نقل ترافیکی شهرداری تهران از امروز امسال طرح «کنترل آلودگی هوا» جایگزین طرح زوج و فرد خواهد شد.



آسو محمدی

گاهی با دستمال روی پلاک ماشین‌رامی پوشانند. گاه با اسپری و گاهی هم با مقوا؛ هر کدام از ما کم‌وبیش این تصویر را در سطح شهر و در خیابان‌ها و کوچه‌ها دیده‌ایم؛ اینکه رانندگانی که می‌خواهند وارد طرح ترافیک یا طرح زوج و فرد شوند، پلاک ماشین‌شان را می‌پوشانند که در دام دوربین‌های پلیس نیافتند. اما ماجرای طرح ترافیک چیست و چگونه در تهران ایجاد شد؟ سال‌های گسترش شهرنشینی به معنای امروز در ایران که از اوایل دهه ۴۰ شمسی آغاز شد، در کنار هزاران پدیده نوین، ترافیک نیز به زیست‌جمعی ایرانیان افزوده شد. حالا باید قبول کنیم که بخش قابل توجهی از وقت‌مان در ترافیک می‌گذرد و روزی دوسه ساعت در ترافیک بودن و در انتظار ایستادن، تقریباً ۵۰ درصد از کل روز را شامل می‌شود که اگر در عدد امید به زندگی یا همان طول عمر ضرب شود، رقم قابل توجهی از زمان و زندگی‌مان را به خود اختصاص می‌دهد. در ادامه و با افزایش جمعیت تهران در دهه ۵۰ طرح ترافیک با هدف رفع تراکم تردد وسایل نقلیه، در کلانشهر تهران با همه کاستی‌هایش اجرا شد اما این روزها این مسئله به یکی از چالش‌برانگیزترین موضوع در حوزه شهری تبدیل شده است. چندین ماه از تغییر مدیریت شهری و آغاز به کار شهردار جدید تهران می‌گذرد و حالا معاون شهردار تهران در حالی از

یادداشت

نه هر که چهره بر افروخت دلبری داند

وضعیت خطرناک شیوع روانشناسی زرد در جامعه



فانوش ناصح، دکترای روانشناسی عمومی

این روزها در شبکه‌های اجتماعی و رسانه‌های جمعی، در بازار کتاب و رسانه مطالب گوناگونی با عناوین موفقیت، روانشناسی امید، انگیزش، پیشرفت، چگونه پولدار شویم، راز خوشبختی، خوشبختی در سه گام و.... بسیار داغ است؛ چه بسیار افرادی که رشته تحصیلی مرتبط با روانشناسی هم ندارند و یا حداقل از سابقه روشنی هم در این زمینه برخوردار نیستند، اما با مطالعه چند کتاب زرد، کتاب‌هایی که در زمینه علم روانشناسی غیر علمی محسوب می‌شوند و در زمره منابع اطلاعاتی روانشناسی زرد جای می‌گیرند، خود را به عنوان روانشناس، درمانگر، و حتی روانپزشک معرفی می‌کنند، و چنان در تبلیغ خویش موثرند گویی استناد فروید و

یونگ و پیازه بوده‌اند. به این ترتیب است که حوزه روانشناسی کشور آکنده از مطالب روانشناسی با محتوای زرد، بی‌محتوا و غیر علمی است. کاش فقط مساله به اینجا ختم می‌شد! مشاوره‌های روانشناسی زرد با افراد غیر متخصص صرفاً به خاطر تبلیغات روانشناسی گمراه‌کننده، مخاطبان بسیاری را جذب کرده است که در ابتدا شاید بسیار هم تأثیرگذار و مطلوب به نظر برسند؛ اما به مرور زمان افرادی که تحت تأثیر چنین مشاوره‌های غیر علمی قرار گرفته‌اند، پیامدهای جبران‌ناپذیری را تحمل کرده‌اند. ناگفته نماند که روانشناسی با وجود آنکه رشته‌ای بسیار جذاب و دلربا است، اما چون با انسان که موجودی بسیار پیچیده و باهوش است سرو کار دارد، نیازمند دقت، درایت، هوش و ذکاوت و از همه مهم‌تر دانش آکادمیک و عمیق می‌باشد و سال‌ها ممارست و تمرین و تجربه می‌طلبد. اما متأسفانه در سال‌های اخیر

بنابر علل متفاوت دانشگاه‌های کشور در رشته روانشناسی، بدون کنکور، با هر میزان از سطح تحصلات و سواد، بدون برخورداری از حداقل شرایط و صلاحیت، دانشجویی پذیرند؛ بنابراین وقتی ورود به این رشته در مقطع کارشناسی بدون کنکور است، بر برخی از افراد این امر را مسلج می‌سازد که با خواندن چند کتاب در این حوزه و حتی گذراندن چند واحد درسی در دانشگاه با مدارک کارشناسی مرتبط یا نامرتبط می‌توانند مشکلات سلامت روان افراد جامعه را حل و فصل کنند! این در حالی است که چنانچه به زندگی خود آنها بنگری سراسر غرق مشکلات ریز و درشت است و کوری عصا کش کوران دگر شده است. مخاطب این نوشتار تنها آن دسته از افرادی که حتی سواد آکادمیک ندارند و فقط دانش خود را با کتاب‌های زرد و منشوری روانشناسی پر کرده‌اند، نیست. آن‌ان مهم‌تر کسانی هستند که فارغ‌التحصیل رشته روانشناسی بوده، مدعی‌اند