

فرهنگیان دوباره تجمع کردند

روز پنج شنبه، دوم دی ماه معلمان و فرهنگیان برای چندمین بار در سال تحصیلی جاری در شهرهای مختلف کشور تجمع اعتراضی برگزار کردند.

آنها این بار در اعتراض به طرح رتبه بندی که در مجلس شورای اسلامی تصویب شده بود در مقابل ادارات آموزش و پرورش در ۱۰۲ شهر کشور تجمع کردند و این تجمع در برخی از شهرها با تنش هایی همراه شد.

روز چهارشنبه ۲۴ آذر مجلس شورای اسلامی طرح رتبه بندی معلمان را پس از ۱۴ سال تأخیر تصویب کرد. بر اساس این طرح، حداقل حقوق معلمان ۸ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان و حداکثر آن حدود ۱۶ میلیون تومان تعیین شده است. اما کانون های صنفی فرهنگیان اعلام کردند که طرح مصوب مجلس تنها یک سرهم بندی است و معلمان به اعتراضات خود ادامه خواهند داد.

افتتاح پلاسکو جدید با تأیید به آتش نشانی

مدیرعامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران گفت: بر اساس جلسه با مسئولین بنیاد مستضعفان اطمینان داده شده است که ساختمان پلاسکو بدون تأیید به آتش نشانی به بهره برداری نخواهد رسید.

به گزارش ایسنا، مهدی داوری در تشریح عدم تخصیص عوارض ایمنی ساختمان به سازمان آتش نشانی و پیش بینی آن در قانون توسط شورای اسلامی شهر تهران گفت: در آمدی که از عوارض ایمنی ساختمان کسب می شود باید به برنامه های توسعه ای سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران تخصیص داده شود.

مردم به جای پوشاک برای ماهواره هزینه می کنند

قائم مقام سازمان تبلیغات اسلامی گفت: خانواده های وجود دارد که پول خرید پوشاک فرزند را ندارد اما برای نصاب ماهواره هزینه می کنند.

به گزارش تسنیم روح الله حریزای گفت: وضعیت فرهنگی فعلی حتی اگر مقدار پارانها افزایش پیدا کند باز عده ای به جای فرزندآوری به دنبال خرید سکه و دیگر هزینه های می روند بنابراین برای ترویج فرزندآوری باید ذائقه سازی و فرهنگ سازی شود.

عواملی که به حریق های پی در پی می انجامد؛ رشد قارچ گونه و عدم رعایت الزامات ایمنی در بازار گل محلاتی بازار گل شهید محلاتی برای چندمین بار در سال جاری طعمه حریق شد و این در حالی است که رئیس کمیته شفافیت شورای اسلامی شهر تهران بارها در خصوص لزوم رعایت الزامات ایمنی در این بازار گل هشدار داده بود.

به گزارش فارس، احمد صادقی در دوازدهمین جلسه شورای شهر پیرو ماه سال جاری در حالی که در آن زمان نیز حریق در بازار گل محلاتی اتفاق افتاده بود نسبت به رعایت الزامات ایمنی در این بازار هشدار داد و نسبت به رشد قارچ گونه وی رویه این بازار در پیش چشمان شهرداری منطقه اعتراض کرده بود.

در حالی که در دوازدهمین جلسه شورای امهدی چمران نیز بر این موضوع صحنه گذاشت که باید الزامات ایمنی در این بازار رعایت شود اما به فاصله بیش از سه ماه این بازار مجدداً طعمه حریق شد و این بار خسارت بیشتر از دفعه قبل بود.

رشد افسار گسیخته جمعیت حیوانات در شهرها

یک متخصص اکولوژی و مدیریت حیات وحش ضمن اشاره به رشد افسار گسیخته جمعیت حیوانات در شهرها گفت: غذاهای به این گونه هاشتباشه است. به گزارش ایسنا عبدالله سالاری گفت: معمولاً شهرت نشینان در یک دوره زمانی خاص اقدام به غذا دادن به سگ، گربه و سایر حیوانات شهری می کنند. در حالی که غذاهای حیوانات شهری مهم ترین ضربه ای است که انسان ها به آن وارد می کنند چرا که با این کار دسترسی این گونه ها را به غذا راحت و به همین دلیل اقدام به افزایش تولید مثل می کنند.

فرسودگی تجهیزات، عامل اصلی حادثه قطار تهران - کرج اعلام شد

تسری تحریم ها به حوزه هایی بسیار خطرناک



صورت عدم رفع آن، امکان بروز مجدد آن بسیار محتمل است.

هر چند بسیاری معتقدند تحریم ها امکان اجرای قراردادها را از بین برده و بودجه ناکافی هم حل مشکل را پیچیده تر کرده است. به طوری که پس از این حادثه مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران گفت: «با بودجه مترو تهران فقط می توان ۴۸ متر مترو ساخت.» او همچنین حادثه قطار کرج را به دلیل نخریدن واگن مترو دانست.

وضعیت حادثه متروی تهران

خط متروی تهران به کرج، به عنوان نخستین قطار شهری کشور، ۲۲ سال پیش یعنی در اسفند ۱۳۷۷ افتتاح شد. این خط مترو به عنوان پر تردد و پر مسافرترین قطارهای شهری ایران، روزانه بیش از ۱۰۰ هزار نفر را بین شهرهای کرج و تهران جابه جایی کند و همین موضوع لزوم تجهیز و نوسازی آن را دوچندان کرده است. اما در سال های اخیر به دلیل تحریم ها نه تنها توسعه خطوط مترو بسیار کند پیش رفته که تعمیر قطارها، ریل ها و واگن های فعال هم با مشکل مواجه شده است.

در این میان مقامات شهری و متروی تهران هم در ادوار گذشته، بارها درباره کمبود بودجه، عدم تأمین به موقع قطعات، تأخیر در تعمیرات واگن ها و پیامدهای آن هشدار داده اند. محسن هاشمی، رئیس سابق شورای شهر تهران و نخستین مدیرعامل شرکت بهره برداری متروی تهران، مهر سال گذشته وضعیت متروی تهران را حادثه قطارها و بروز حادثه ای می دانند که در

حادثه و خرابی این ناوگان در حین سرویس دهی گفته بود: «از ۱۳۰۰ واگن فعال در مترو حدود ۳۰ درصد آن ها نیاز به اورهال دارد، اما اجباراً باید از این قطارها استفاده کنیم.» او حتی گفت که «خیرا هم شاهد سوانحی در این حوزه بودیم که به دلیل عدم تلفات، متأسفانه رسانه ها به سادگی از کنار آن عبور کردند.»

ماجرای قطار کرج - تهران چه بود؟

بر اساس روایت سازمان ایمنی و آتش نشانی شهر تهران این حادثه برخورد دو قطار شهری روز چهارشنبه، اول دی ماه، حوالی ساعت هفت و هشت دقیقه با مادام همزمان با زمان پیک سفرهای متروی در خط مذکور در ایستگاه چیتگر رخ داد. دقایق اولیه صبح اعلام شد که این حادثه به صورت «شاخ به شاخ» دو قطار اتفاق افتاده اما ساعتی بعد مشخص شد تصادف مربوط به دو قطار هم جهت تندرو و کندرو در مسیر کرج - تهران بوده و آنها از بغل با یکدیگر برخورد کرده اند؛ برخوردی که به تخریب تعدادی از واگن ها و واگن ها منجر شد.

بنا بر اظهارات مدیران مترو، در مقطعی از مسیر قطار کرج به تهران، چهار خط ریلی وجود دارد. به این ترتیب علاوه بر خطوط اصلی عبوری قطارها در مسیر رفت و برگشت یک خط ریلی دیگر در مقطعی از مسیر از جمله در ایستگاهها وجود دارد که در زمان عبور قطارهای تندرو، قطارهای عادی یا کندرو وارد آن می شوند و پس از اینکه قطار تندرو از مسیر ریلی اصلی

مقامات شهری و متروی تهران در ادوار گذشته، بارها درباره کمبود بودجه، عدم تأمین به موقع قطعات، تأخیر در تعمیرات ناوگان و تبعات آن هشدار داده اند

عبور کرد، قطارهای کندرو نیز به ریل اصلی باز می گردند.

اما در حادثه روز چهارشنبه راهبر قطار کندرو، کنترل قطار را در حالت دستی برعهده گرفته بوده و هنگام عبور قطار تندرو نیز خط ریلی اصلی را ترک کرده بود اما ظاهراً زودتر از آنچه که باید برای بازگشت به ریلی اصلی اقدام کرده که موجب برخورد «بغل به بغل» با قطار تندرو و کج شدن آن شده است. در حالی که برخی معتقدند خطای راهبری سبب این برخورد شده است، برخی هم این سوال را مطرح می کنند که چرا راهبری قطار به حالت دستی درآمده است، آن هم در شرایطی که گفته می شود راهبر بدون اطلاع مرکز اجازه چنین کاری ندارد؟

جعفر تشکری هاشمی در گفت و گو با ایسنا، در مورد خطای انسانی در حادثه روز چهارشنبه و چرایی خاموش کردن سیستم ATP توسط راهبر می گوید: «سیستم ATP قابلیت این را دارد که وقتی راهبر تشخیص می دهد که با مشکلی مواجه است مثلاً کدارسالی از سیستم اشتباه باشد، با اجازه مرکز فرمان سیستم را خاموش

کند و در این صورت باید قطار در اولین ایستگاه توقف و تخلیه مسافر شود و برای رفع نقص به تعمیرگاه اعزام شود اما اینگونه نیست که راهبر خودش تصمیم بگیرد که ATP را خاموش کند، چرا که بر اساس دستورالعمل ها باید با مرکز فرمان ارتباط برقرار کند و دلایل خود را توضیح دهد و با اجازه مرکز فرمان این سیستم را خاموش کند اما بر اساس اعلام شرکت بهره برداری مترو، راهبر بدون اطلاع مرکز فرمان سیستم را خاموش کرده است و به طور حتم این تصمیم اشتباه تخلف از دستورالعمل ها و عدم رعایت پروتکل ها بوده است.»

با این حال برخی دیگر از کارشناسان هم بروز اشکال فنی در بخشی از تجهیزات را سبب تصمیم ناگزیر راهبر برای کنترل دستی قطار می دانند. اشکالی که می تواند به دلیل فرسودگی قطارها رخ داده باشد و حال چندان در بیان دلایل آن از سوی مدیریت شهری موشکافی نمی شود.

تهاتر نفت برای نوسازی مترو

فرسودگی ناوگان حمل و نقل تنها مربوط به حادثه پیش آمده نیست و اخیراً هم به دلیل فرسودگی سیستم تهویه مترو، ویدئویی در شبکه های مجازی منتشر شد که نشان می داد به دلیل خراب بودن این سیستم، شهروندان تهرانی در تونل سیستم مترو را شکستند. برخی گزارش ها می گویند، تحریم های اخیر و بلوکه شدن پول های نفتی ایران در کشورهایی مانند چین، کره، هند و... باعث شده که ایران در تأمین و بهره برداری سیستم حمل و نقل با کشورهای طرف قرارداد وارد مذاکره شود.

پیش از قرار بود برنج های هندی با دلارهای نفتی تهراتر شود که در روزهای اخیر خبر آمد که بهره برداری خط متروی تهران هم به آن اضافه شده است. بر اساس گزارش شورای شهر، مترو تهران برای بهره برداری نیاز به بودجه ۵۰۰ میلیارد تومانی دارد. این در حالی است که سهم این بخش در بودجه آنچنانی نیست که حتی بخش کوچکی از این حفره را هم پر کند. به همین دلیل برخی تهراتر را بهترین راهکار برای برون رفت از این معضل دانستند. این در حالی است که بر اساس گزارش ها سال گذشته تخمین زده شد که چین ۲۰ میلیارد دلار بدهی به ایران دارد که بخش بزرگ این طلبها بابت فروش و انتقال نفت است.

در همین خصوص در روزهای

در حادثه اخیر بر خورد دو قطار شهری، برخی فرسودگی را منجر به ضعف عملکردهای اتوماتیک قطارها و بروز حادثه ای می دانند که در صورت عدم رفع، امکان بروز مجدد آن بسیار محتمل است

اخیر مدیرعامل شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه در این مورد گفت: «اخیراً شهردار تهران با رئیس جمهور دیداری داشتند. در این جلسه وعده داده شد با بهره برداری و تعمیر مترو تهران بدهی انباشته شده برای حمل و نقل عمومی از جمله مترو از محل تهراتر نفت تأمین تا مشکلات برطرف شود.» مهدی شایسته اصل توضیح داد: «برای خرید قطعه مترو، نیاز به ۵۰۰ میلیارد تومان داریم و به غیر از آن اکنون بین هزار و ۵۰۰ تا ۲ هزار میلیارد تومان منابع برای بهره برداری ناوگان نیاز است.»

در گذشته برای نوسازی و بهره برداری ناوگان مترو تهران با مالزی قرارداد بسته شد که به دلیل تحریم ها این قرارداد به جایی نرسید. شایسته اصل گفت: «از آنجا که مترو پایتخت در ابتدای ساخت قرارداد با شرکت چینی داشت، تصمیم گرفتیم برای بهره برداری و تأمین قطعات دوباره از این کشور کمک بگیریم. امیدواریم با بهره برداری مترو تهران رضایت شهروندان پایتخت و حومه تأمین شود.»

مدیرعامل شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه پاسخ داد: «چینی ها حتی در شرایط تحریم هم راضی به همکاری با ایران هستند. چرا که می خواهند قطعات ساخته شده را به مشتری های جدید بفروشند.» او همچنین گفت: «از سوی دیگر ایران برای تأمین قطعات و بهره برداری مترو با روسیه هم وارد مذاکره شده است. روسیه به دلیل پیشرفته بودن سیستم حمل و نقل قرار شد هم در بحث فاینانس و هم انتقال تکنولوژی به ایران کمک کند.»



وقتی که به سمت جنوب کشور می آییم، این رقم به هفت درصد هزار نفر می رسد؛ یعنی این عدد از یک پنجم هم کمتر می شود. برخی سرطان ها مانند سرطان پستان که شایع ترین سرطان در ایران است، در برخی استان ها که جوان تر هستند، مانند سیستان و بلوچستان، نصف استان هایی است که سالمندتر هستند، مانند گیلان، اصفهان و سمنان. سرطان به سرطان وضعیت هر استان فرق دارد، برای مثال سرطان مثانه در جنوب غربی کشور ما بیشتر از مرکز کشور است، اما میزان ابتلا به سرطان پروستات در بین استان ها تقریباً مشابه است.

هزینه تراشی برای بیماران سرطانی مهمترین چالش درمان

کشورهای دیگر شاخه ها و مؤلفه های روشنی دارند و به استناد شاخص ها پول هایی که به آن تخصیص داده اند را هزینه می کنند، اما در کشور ما، غالباً اساس کار سلیقه است.

شایع ترین سرطان هادر کشور

اودرباره شایع ترین سرطان هادر کشور گفت: شایع ترین سرطان در ایران بین زنان و مردان یعنی مابین هر دو جنس، سرطان پستان است، یعنی این سرطان نه تنها در خانم ها بلکه بین زنان و مردان هم از همه بیشتر شیوع دارد؛ پس از آن، سرطان پوست دومین، معده سومین، روده بزرگ چهارمین و مثانه پنجمین سرطان های رایج در ایران هستند. اگر به صورت تفکیک هر جنس بخواهیم بگوییم، در مردان به ترتیب سرطان های پوست، معده، پروستات، مثانه، روده بزرگ، خون، ریه، مری، مغز و حنجره و در زنان به ترتیب سرطان های پستان، پوست، روده بزرگ، معده، خون، تیروئید، مری، تخمدان، ریه و مغز شایع ترین انواع سرطان ها هستند.

فوق تخصص جراحی غدد و سرطان افزود: سرطان هادر کشور ما هنوز در مقایسه با

کشورهای دیگر شاخه ها و مؤلفه های روشنی دارند و به استناد شاخص ها پول هایی که به آن تخصیص داده اند را هزینه می کنند، اما در کشور ما، غالباً اساس کار سلیقه است. شایع ترین سرطان هادر کشور گفت: شایع ترین سرطان در ایران بین زنان و مردان یعنی مابین هر دو جنس، سرطان پستان است، یعنی این سرطان نه تنها در خانم ها بلکه بین زنان و مردان هم از همه بیشتر شیوع دارد؛ پس از آن، سرطان پوست دومین، معده سومین، روده بزرگ چهارمین و مثانه پنجمین سرطان های رایج در ایران هستند. اگر به صورت تفکیک هر جنس بخواهیم بگوییم، در مردان به ترتیب سرطان های پوست، معده، پروستات، مثانه، روده بزرگ، خون، ریه، مری، مغز و حنجره و در زنان به ترتیب سرطان های پستان، پوست، روده بزرگ، معده، خون، تیروئید، مری، تخمدان، ریه و مغز شایع ترین انواع سرطان ها هستند. فوق تخصص جراحی غدد و سرطان افزود: سرطان هادر کشور ما هنوز در مقایسه با

شیوع سرطان در شمال کشور

اودر ارتباط با وضعیت شیوع سرطان هادر استان های مختلف کشور افزود: قریب به ۲۰۰ نوع سرطان وجود دارد اما سرطان های شایع ده مورد اصلی آن است که ابتدا عرض کردم و بیشتر در ارتباط با این ده مورد بحث می شود. سرطان های دستگاه گوارش که معروف ترین آن ها سرطان مری و معده هستند، در شمال ایران اعم از شمال غرب، شمال و شمال شرق، بیش تر است. به طوری که بین ۴۰ تا ۴۵ درصد هزار نفر در استان گلستان، مازندران، گیلان و اردبیل سرطان معده یا مری می گیرند. رئیس مرکز تحقیقات سرطان گفت: اما