

## خبر

### تعویض مخازن سی ان جی فرسوده ۶۰۰۰ تاکسی در کشور



تعداد ۱۱ هزار تاکسی برای تعویض مخازن فرسوده خود ثبت نام کرده‌اند که تاکنون ۶۰۰۰ مخزن به صورت رایگان تعویض شده و بیش از ۵۰۰۰ مخزن فرسوده باقی مانده که به زودی تعویض خواهد شد.

به گزارش ایسنا، سالاری -مدیر طرح سی ان جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در اولین مجمع عمومی اتحادیه سازمان‌های مدیریت حمل و نقل شهرداری‌های کشور با اعلام این که از سال ۱۳۸۲ طرح سی ان جی شدن خودروها آغاز شد، اظهار کرد: از سال ۱۳۸۲ تاکنون ۲۳۵۰ جایگاه سی ان جی در سطح کشور احداث شده است که از ابتدای اجرای این طرح در صنعت سی ان جی ۲۰ برابر سرمایه گذاری شده است.

به گفته وی طبق طرح تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه سوز می‌توان طی سه سال ۳۴۰ هزار خودرو را به دوگانه‌سوز تبدیل کنیم، از قرارداد ۲۰ میلیون دلاری با ایران خودرو برای تبدیل ۴۵ هزار خودروی وانت بار و تاکسی به دوگانه‌سوز خیر داد.

مدیر طرح سی ان جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به پرداخت ۲۰ درصد هزینه تبدیل مسافرپرهای اینترنتی شخصی دوگانه‌سوز طی سال‌های گذشته اظهار کرد: مصوبه جدیدی در سال گذشته از سوی شورای اقتصاد داشتیم که دیگر این ۲۰ درصد هم راانندگان پرداخت نکنند.

سالاری با بیان این‌که برای تبدیل خودروها به دوگانه سوز سایت طی ۱۰ روز آینده بازگشایی مجدد می‌شود و خودروها می‌توانند برای تبدیل به دوگانه‌سوز مراجعه کنند و در صورت تبدیل شرکت داشته باشند، ادامه داد: ۴۵۰۰ خودرو در صف تبدیل خودرویشان به دوگانه‌سوز بودند که با باز شدن سایت در ماه اول طرح تبدیل برای آنها اجرا خواهد شد. وی در ادامه همچنین با اشاره به این‌که از شورای اقتصاد مجوز مجوز طرح تعویض مخازن فرسوده ۱۰۰ هزار تاکسی را اخذ کردیم یادآور شد: از سوی وزارت کشور ۱۸ هزار و ۸۰۰ تاکسی فرسوده معرفی شده‌اند تا مخازن فرسوده این تاکسی‌ها تعویض شود.

مدیر طرح سی ان جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران ادامه داد: مخازن این تاکسی‌ها بیش از ۱۵ سال عمر دارند و یا خودروهایی هستند که پس از مراجعه به مراکز معاینه فنی مخازن سی ان جی آنها با مشکل روبه‌رو بوده و باید تعویض کنند.

سالاری با اشاره به این‌که از ۱۸ هزار و ۸۰۰ تاکسی فرسوده اعلام شده از سوی وزارت کشور برای تعویض مخازن فرسوده ۱۱ هزار تاکسی برای تعویض مخازن فرسوده خود ثبت نام کرده‌اند، یادآور شد: از این تعداد ۶۰۰۰ مخزن سی ان جی فرسوده تاکسی‌ها به مخزن فرسوده باقی‌مانده نیز به زودی تعویض خواهد شد که اولویت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تعویض مخازن سی ان جی فرسوده این تاکسی تا پایان سال است. وی در ادامه به مخازن سی ان جی وانت‌بارها و فرسوده بودن این مخازن اشاره کرد و گفت: هنوز نوانتس‌ایم از دولت مصوبه‌ای بگیریم که مخازن فرسوده سی ان جی وانت‌بارها نیز به صورت رایگان تعویض شوند.

مدیر طرح سی ان جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تأکید کرد: تعداد وانت بارها زیاد است و با توجه به این‌که تعویض مخازن سی ان جی خودروها هم مثل باطرلی و لاستیک ضروری بوده و بعد از عمر ۱۵ ساله باید تعویض شوند و از دولت درخواست داریم تا این تسهیلات را در اختیار وانت‌بارها هم قرار دهند.

قبول که باید گاهی مسائل پیچیده را به زبان ساده گفت، قبول که باید مشکلات را خیلی جزئی بیان کرد تا ما بفهمیم که فلان عادت یا فلان مشکلمان به خاطر یک بیماری روانی است که قابل درمان است؛ اما گاهی این ساده‌گویی‌ها خودش مشکل‌آفرین است.

چطور؟ وقتی یک مشکل جدی را خیلی سطحی بیان می‌کنند، و آنقدر با یک مشکل جدی شوخی می‌شود که دیگر مشکل بودنش از خاطر می‌رود، دیگر کسی به درمان آن فکر نخواهد کرد. خصوصاً وقتی افراد ترگل برگل‌شده‌ای که خود را مبتلا به اختلال می‌دانند، با خوشحالی و شادمانی آن را فریاد می‌زنند و حتی خود را نافته جداافتاده از جامعه می‌دانند، دیگر نمی‌توان به سادگی جا انداخت که این یک بیماری است نه بازپچه‌ای برای جذب فالوئر و مخاطب.

به گزارش تابناک، سال‌ها پیش مه‌ران مدیری که در طنزگویی خلاقیت و هوش بالایی دارد، ویدیویی کوتاه ساخت که در آن از تفاوت اهمیت و به عبارت خودمانی‌تر کلاس بیماری‌ها گفت. موقعیت نسخه‌هایشان بود. مرد داروخانه‌چی افراد را با بیماری‌هایشان صدا می‌کرد. مثلاً اون‌ی که بواسیر حد با خونریزی دارد... اون‌ی که کچلی دارد... اکثر افراد خجالت‌زده برای درمان نسخه می‌رفتند. اما وقتی مسول داروخانه مردی را که میگرن داشت صدا کرد، فضا عوض شد. مرد با افتخار گفت: من! من میگرن دارم... و با افتخار دارو را گرفت. دو بیمار باقی‌مانده هم از به خاطر شرمندگی از بیماری خودشان به حال مردی که میگرن داشت، غیبه خوردند و آن را یک بیماری پاکلاس دانستند!

این کار دقیق طنز است که به فضای جامعه هشدار می‌دهد بخشی از مسیر را اشتباه رفته، وگرنه کدام بیماری است که کلاس داشته باشد و کدام مایه خفت است؟ بیماری، بیماری است و باید حل شود. به همین سادگی. اما خودمانیم...! آنهایی که میگرن دارند حتی گاهی شیک‌تر درباره مرضی‌شان حرف می‌زنند.

حالا از این مثال برسیم به ای دی اج دی. اختلالی روانی که تشخیصش کار متخصص است و اصلاً موضوعی نیست که با یک پست در فضای مجازی بتوان آن را شناخت و نشانه‌هایش را در خود یافت و انگ بیماری را به خود زد. و بعد، حتی به آن افتخار کنند و انتظار داشت که دیگران رعایت حال فرد را بکنند؟ چرا؟

دانشجویان رشته‌های روانشناسی در شاخه‌های مختلف، با ADHD آشنا می‌شوند و حتی برای یادگیری درمان آن چند کتاب مفصل می‌خوانند. حتی موضوع آنقدر پیچیده است که اگر روانشناسی به شکل تخصصی درباره کودکان و نوجوانان مشغول فعالیت باشد، باید کتاب‌های جداگانه‌ای را بخواند. در یکی از همین کتاب‌ها با عنوان «چگونه به کودکان بیش‌فعال/کم‌توجه کمک کنیم؟» نوشته کیت.ای. اسپورر تعریف این بیماری این‌طور آمده: «اختلال بیش‌فعالی همراه با کمبود توجه، یک تشخیص پزشکی برای کودکانی است که در مقایسه با همسالانشان، از لحاظ رشدی، رفتاری و شناختی

فخرروشی به یک اختلال روانی در فضای مجازی!

# بیماری‌های باگلاس و بیماری‌های شرم‌آور

گروه جمعه - این روزها جو‌ری از اختلال ADHD در فضای مجازی با شوخی و خنده صحبت می‌شود که یک موضوع جدی به اتفاقی سطحی تبدیل شده و این باعث می‌شود که هم کار متخصص‌ها جدی گرفته نشود و هم مبتلایان واقعی تنگناهای بیشتری برای درمان پیدا کنند.



شرایطی دیده‌اید. این تشخیص با استفاده از ملاک‌های طبقه‌بندی بین‌المللی بیماری (ICD-۱۰) و راهنمای تشخیص و آماری (DSM-IV) مشخص می‌شود. بیش‌فعالی/کمبود توجه سه مشخصه اصلی دارد:
۱. اشکال در نگهداری توجه و تمرکز
۲. کنترل کم تکانه‌ها
۳. اختلال در کنترل فعالیت حرکتی.»

پس انگار موضوع جدی است! گویا برای تشخیص

آن نمی‌توان فقط به یک پست بازمه فضای مجازی اتکا کرد که «تو هم نمی‌تونی متمرکز بمونی؟ تو هم دیر می‌رسی؟ پس تو ای‌دی‌اج‌دی داری...»

**من با افتخار ای‌دی‌اج‌دی دارم!**

حالا اوضاع وقتی پیچیده‌تر می‌شود که در همین کتاب نویسنده یک مثال ساده می‌زند: گاهی اوقات رفتارهای مربوط به بیش‌فعالی و کمبود توجه در اکثر افراد مشاهده می‌شود. عواملی که این رفتارها را به اختلال بیش‌فعالی /کم‌توجهی تبدیل می‌کنند، ثبات، فراوانی و شدت آن است. به نظر می‌رسد که ریشه این مشکل، ناتوانی در کنترل رفتار است. برای مثال «ممکن است یک فکر زودگذر در مورد پریدن پنجره پیش‌فعال این کار انجام داده است.»

شاید شما هم در هنگام خواندن این پاراگراف چند لحظه نفس در سینه‌تان حبس شده باشد و سریع در زدن‌تان، یا خودتان را با این مقایسه کرده باشید، یا به دنبال افرادی بگردید که در اطرافتان با چنین

مشکلاتی دارند. این تشخیص با استفاده از ملاک‌های طبقه‌بندی بین‌المللی بیماری (ICD-۱۰) و راهنمای تشخیص و آماری (DSM-IV) مشخص می‌شود. بیش‌فعالی/کمبود توجه سه مشخصه اصلی دارد:
۱. اشکال در نگهداری توجه و تمرکز
۲. کنترل کم تکانه‌ها
۳. اختلال در کنترل فعالیت حرکتی.»

پس انگار موضوع جدی است! گویا برای تشخیص آن نمی‌توان فقط به یک پست بازمه فضای مجازی اتکا کرد که «تو هم نمی‌تونی متمرکز بمونی؟ تو هم دیر می‌رسی؟ پس تو ای‌دی‌اج‌دی داری...»

**من با افتخار ای‌دی‌اج‌دی دارم!**

حالا اوضاع وقتی پیچیده‌تر می‌شود که در همین کتاب نویسنده یک مثال ساده می‌زند: گاهی اوقات رفتارهای مربوط به بیش‌فعالی و کمبود توجه در اکثر افراد مشاهده می‌شود. عواملی که این رفتارها را به اختلال بیش‌فعالی /کم‌توجهی تبدیل می‌کنند، ثبات، فراوانی و شدت آن است. به نظر می‌رسد که ریشه این مشکل، ناتوانی در کنترل رفتار است. برای مثال «ممکن است یک فکر زودگذر در مورد پریدن پنجره پیش‌فعال این کار انجام داده است.»

شاید شما هم در هنگام خواندن این پاراگراف چند لحظه نفس در سینه‌تان حبس شده باشد و سریع در زدن‌تان، یا خودتان را با این مقایسه کرده باشید، یا به دنبال افرادی بگردید که در اطرافتان با چنین

### نصب ایستگاه پایش آلودگی هوا در شهرهای بالای ۳۰۰ هزار نفر

طریق کاهش خطر بلایا وتغییر اقلیم و سازگاری“ نشانگر اهمیت این موضوع است.

وی اظهار داشت: دبیرخانه شورای عالی سلامت و امنیت غذایی نیز در این زمینه اقدام به تدوین سند راهبردی “سلامت و تغییر اقلیم” و همچنین سند “مدیریت خطر حوادث و سوانح در نظام سلامت” با کمک همه دستگاهها و سازمان‌ها و ادارات مرتبط معاونت بهداشتی کرده است که در جلسات آتی شورای عالی سلامت و امنیت غذایی مطرح خواهد شد.

مطلق تصریح کرد: تاکنون بخشی از مصوبات شورای عالی سلامت و امنیت غذایی مربوط به بهداشت محیط بوده است که از جمله می توان به سند راهبردی بهبود کیفیت آب شرب، نصب ایستگاههای جدید پایش آلودگی هوا در شهرهای بالای ۳۰۰ هزار نفر، ایجاد سامانه جامع بهداشت محیط، استانداردهای پیوست سلامت، مدیریت پسماندهای کشاورزی در سند امنیت غذایی، کاهش آلاینده ها و باقی مانده سموم و آفت کش ها در محصولات کشاورزی و بررسی و راهکارهای لازم کاهش آلودگی آب و خاک اشاره کرد.

وی ضمن قدردانی از تمامی تلاشگران عرصه مهندسی بهداشت محیط که با تمامی کاستی ها و مشکلات، خدمت به مردم را برگزیده اند، اظهار داشت: حفظ سلامتی همواره در طول تاریخ به عنوان یکی از مسائل مهم و دغدغه انسان مطرح بوده است.

عنوان یکی از مسائل مهم و دغدغه انسان مطرح بوده است. به گفته مطلق، سلامت، محور توسعه پایدار جوامع بشری است و اهمیت ویژه ای در بخش های مختلف جامعه دارد. با پیشرفت علم و دانش و شناختن عوامل بیماری زا انسان آموخت که باید در

### هشدار نسبت به شرایط زندگی معلولان قنبر

عمومی را ندارد و باید مدام با تاکسی یا تاکسی اینترنتی تردد کند. معلولان جسمی حرکتی گاه باید ۲۵ کیلومتر را برای رسیدن به یک مدرسه ابتدایی طی کنند و به منطقه دیگری از شهر بروند؛ در نتیجه هزینه رفت‌وآمد یک دانش‌آموز معلول به مدرسه در ماه حدوداً به ۳ الی ۴ میلیون می‌رسد.

به گفته کاری، نمی‌توان هزینه ماهانه زندگی یک معلول را به‌طور دقیق تعیین کرد اما مطمئناً خط فقر را هرقدر در نظر بگیریم، برای معلولان حداقل ۵۰ درصد بیشتر خواهد بود.

**علت اجرایی نشدن ماده ۲۷ قانون حمایت از معلولان کمبود اعتبار است**

«همایون سامعیج نجف‌آبادی» عضو کمیسیون بهداشت مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خبرنگار ایلنا علت اجرایی نشدن ماده ۲۷ قانون حمایت از معلولان را علی‌رغم تعیین محل بودجه آن در زمان تصویب، کمبود اعتبار دانست.

این نماینده مجلس توضیح داد: به خاطر مشکلات اقتصادی کشور، آن‌چه در قانون آمده با آن‌چه در نهایت عملی می‌شود تفاوتی بسیار دارد؛ یعنی در زمان تصویب قانون اعتبار لازم و بودجه آن اندیشیده شده اما این بودجه تأمین نشده است.

وی افزود: این مسئله تنها شامل پرداختی معلولان نمی‌شود؛ بسیاری از مسائل ازجمله مصوبات عمرانی نیز این وضع را دارند. این نیز از معضلات و مشکلاتی است که در نتیجه تحریم‌ها ایجاد شده است.

سامعیج نجف‌آبادی، امکان اصلاح تبصره مذکور را در قانون بودجه بعید دانست و پیش‌بینی کرد که قانون بودجه ۱۴۰۴ نیز به همین شکل تدوین شود.

### خبر

رئیس ستاد نوسازی ناوگان اعلام کرد

### اسقاط ۱۶۰ هزار خودرو در سال جاری



رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور با بیان اینکه سال گذشته ۷۲ هزار دستگاه خودروی حمل و نقل عمومی فرسوده اسقاط کردیم که ۸۰۰۰ دستگاه آن تاکسی بوده است. گفت: در سال جاری ۱۶۸ هزار خودروی غیرتاکسی اسقاط شده است.

به گزارش ایسنا، مه‌ران سالاریه در اولین مجمع عمومی اتحادیه سازمان‌های مدیریت حمل و نقل شهرداری‌های کشور با اشاره به اینکه این ستاد در دل وزارت صنعت، معدن و تجارت برای اولین بار ایجاد شد، اظهار کرد: نوسازی تاکسی‌های فرسوده‌از سال ۱۴۰۲ و اواخر خردادماه سال گذشته استارت مجدد خورد و تا پایان سال عملکرد قابل توجهی داشتیم و ۸۰۹۸ دستگاه خودرو در ناوگان حمل و نقل عمومی سال قبل نوسازی شدند که از این تعداد بالغ بر ۹۰ درصد تاکسی‌های شهری و ۷۲ دستگاه نیز مربوط به تاکسی‌های برون‌شهری بوده است.

وی ادامه داد: در راستای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و به ویژه تاکسی‌ها ۶۳ میلیون لیتر بنابر بررسی کارشناسان در مصرف سوخت صرفه‌جویی صورت گرفت و ۶۲ میلیون دلار برای نوسازی تاکسی‌های کشور در این بخش تأیید کشور این نوسازی‌ها آورده داشته است.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده ضمن اشاره به اینکه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی برای سال جاری یکی از دغدغه‌های این ستاد است به ورود جدی اتحادیه سازمان‌های مدیریت حمل

و نقل شهرداری‌های کشور در این بخش تأیید کرد و گفت: ۲۲۰۶ دستگاه حمل و نقل عمومی تاکنون نوسازی شده که قابل قبول نبوده و توقع بیشتری در این زمینه برای نوسازی ناوگان حمل و نقل وجود دارد. البته نسبت به سال‌های قبل روند رو به جلویی را شاهد هستیم به طوری که ۵۷ هزار دستگاه خودرو از سال ۱۳۹۸ تا سال

۱۴۰۱ برای نوسازی اسقاط شده بودند، این در حالی است که فقط سال گذشته ۷۲ هزار دستگاه خودروی حمل و نقل عمومی فرسوده اسقاط کردیم که ۱۰۰۰ دستگاه آن تاکسی بوده است.

سالاریه با بیان اینکه در حوزه خودروهای غیرتاکسی ۱۶۸ هزار دستگاه از ابتدای سال تاکنون اسقاط شده‌اند، اظهار کرد: باید در این حوزه اقدامات بیشتری صورت گیرد و آسیب‌شناسی کنیم که چرا در این مدت نسبت به سال گذشته با کاهش نوسازی در این حوزه روبه‌رو بوده‌ایم.

وی یکی دیگر از دلایل کاهش نوسازی در حمل و نقل عمومی را بدقولی و تأخیر در تحویل وعده‌های خودروسازان برای تحویل خودروهای تولید شده عنوان کرد و گفت: از وزارت کشور درخواست داریم تا پیگیری‌های لازم در این زمینه را انجام دهند.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور همچنین به تخصیص منابع صندوقی که برای نوسازی ناوگان حمل و نقل در نظر گرفته شده، اشاره کرد و گفت: برای نوسازی ناوگان (از محل عوارض خودروهای تولید شده برای نوسازی ناوگان حمل و نقل باید خودروسازان به حساب صندوق ۱.۵ درصد پرداخت کنند که تاکنون بالغ بر هشت تا ۱۰ همت جمع‌آوری شده) منابعی از این صندوق تخصیص داده شده است.

سالاریه ادامه داد: متأسفانه طی یکسال و نیم گذشته با وجود اینکه این تسهیلات وارد خزانه شده و طبق قانون باید ۱۰۰ درصد تخصیص یابد، هنوز این امر محقق نشده و مطالبه ماست تا با مکاتبه با خزانه‌داری و رایزنی با بانک‌ها شماره حسابی( صندوق که زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت است) هرچه زودتر برای تخصیص منابع اعلام شود.

به گفته وی سال گذشته شهرداری‌ها خود برای نوسازی ناوگان حمل و نقل ورود کرده و انجام داده‌اند که توقع داریم این خودروسازان با عمل به تکلیف خود هرچه سریع‌تر برای رفع مشکل نوسازی ناوگان اقدام کنند.



وی هرچند تأیید کرد که یک میلیون تومان کمک معیشتی، کفاف هزینه‌های ۳ تا ۴ روز از زندگی این افراد را نیز نمی‌دهد، گفت: مشکلات مالی کشور زیاد است و دولت امکان تأمین منابع مالی لازم را برای اجرایی کردن قوانین ندارد.