اخبار

وزیر بهداشت: دشمن مواردی خلاف واقع در مورد شرایط زنان در ایران مطرح می‌کند

وزیر بهداشت گفت: در حالی که ۶۰ درصد دانشجویان دانشگاه‌های علوم پزشکی خانم‌ها هستند، دشمن موارد خلاف واقعی علیه زنان در جمهوری اسلامی ایران مطرح می‌کند.
بهرام عین‌اللهی در آیین افتتاحیه رویداد فرهنگی مثبت آرمان که در مشهد مقدس برگزار شد، گفت: امروز در جامعه با تبلیغات مسموم از سوی دشمنان روبه‌رو هستیم و موارد خلاف واقعی علیه زنان در جمهوری اسلامی ایران مطرح می‌شود، در حالی که ۶۰ درصد دانشجویان دانشگاه‌های علوم پزشکی خانم‌ها هستند. وزیر بهداشت با اشاره به لزوم وجود احساس مسئولیت در دانشجویان، خاطرنشان کرد: همه باید در مقابل اتفاقاتی که در دنیا و کشور رخ می‌دهد، احساس مسئولیت داشته باشند و برای این کار نیاز به برنامه داریم. عضویت در گروه‌های فرهنگی و دانشجویی به‌تنهایی کافی نیست و باید با احساس مسئولیت، از این فرصت بهترین استفاده را ببریم.
عین‌اللهی همچنین با بیان اینکه تمام تشکل‌های دانشجویی باید برنامه‌های هدفمند داشته باشند، گفت: دشمن‌شناسی، داشتن تحلیل صحیح از اقدامات دشمنان انقلاب و بصیرت‌افزایی از مهمترین موضوعاتی است که حتماً باید در برنامه دانشجویان باشد.

اداره مدارس عام‌المنفعه و خیرساز «با مشارکت خیرین» در آینده نزدیک

وزیر آموزش و پرورش با بیان اینکه هر کار بزرگی را که قرار است در عرصه‌های مختلف کشور اثر داشته باشد باید از مدرسه شروع کرد، گفت: مدرسه بستری مناسب برای ساخت آینده این کشور است.
رضامراد صحرایی در آیین امضای تفاهمنامه‌های «بانک زمان»، «نذر تخصص» و «روزی به یاد دیروز» مابین وزارت آموزش و پرورش و مجمع خیرین کشور که در ساختمان مجمع خیرین کشور برگزار شد، اظهار کرد: اگر نگاه به آینده، مبنای تمامی برنامه‌ریزی‌ها باشد متوجه می‌شویم که دولت نمی‌تواند به تنهایی از عهده بسیاری از کارها بر بیاید و قطعاً نیاز به حضور مردم، خیرین و گروه‌های اجتماعی دارد. وزیر آموزش و پرورش عنوان کرد: در مدرسه‌سازی و مدرسه‌یاری از خیرین مدرسه‌ساز کمک گرفته‌ایم؛ واقعیت این است که مدرسه‌سازی کاری بسیار بزرگ و خداپسندانه به شمار می‌آید. در همین راستا مدیریت اداره مدارس عام‌المنفعه و خیرساز با مشارکت خیرین در آینده نزدیک ایجاد خواهد شد که گامی بزرگ در راستای مردمی‌سازی آموزش و پرورش است.

توسعه مراکز اورژانس اجتماعی در دستور کار

وزیر کشور خدمات اورژانس اجتماعی سازمان بهزیستی را بسیار حائزاهمیت دانست و گفت: این خدمات امری انسانی، اخلاقی و اسلامی است و در دولت مردمی سیزدهم علاوه بر مراکز اورژانس اجتماعی موجود در شهرها، برنامه‌های توسعه‌ای نیز در یکصد شهر دیگر در دستور کار قرار دارد.
احمد وحیدی گفت: ارائه پاسخ فوری، بموقع و در محل، به عزیزانی که دچار مشکل شده‌اند بسیار مهم است و البته باید کاری کنیم که آسیب‌های اجتماعی کلاً از بین برود، اما تا رسیدن به آن نقطه، خدمات اورژانس اجتماعی بسیار ضروری است.

ساماندهی ساخت‌وسازها در شهریار

محمودغلامی / رعایت ضوابط و مقررات شهرسازی و تأمین سرانه‌های عمومی مورد مطالبه شهروندان است.
علی اکبراسماعیل آبادی، سرپرست شهرداری شهریار با اعلام این خبر به «ایران» گفت: در سال‌های اخیر با رشد جمعیت و مهاجرت و تقاضای بالای مسکن در شهریار مواجه‌ایم و لازم است در حوزه ساخت‌وسازها با رعایت ضوابط شهرسازی و معماری وحفظ سرانه‌های عمومی به سمت توسعه اصولی و پایدارشهری حرکت کنیم. طرح جامع و تفصیلی مسیرحرکت و کاربری‌های مختلف و موردنیاز شهررا مشخص کرده وشهرداری نیز برنظارت دقیق‌تردر اجرای ضوابط وبهره‌گیری از مصالح مرغوب و استاندارد توسط تولید کنندگان مسکن تأکید دارد.
وی افزود: بررسی و پاسخ استعلامات در کوتاهترین زمان، پایش بموقع و قانونی ساخت‌وسازها و کوتاه کردن مسیر صدور پروانه ساختمانی از جمله مطالبات شهروندان و سازندگان مسکن است که لازم است طبق ضوابط و اسناد بالادستی و آینده‌نگری درجهت توسعه متوازن شهر حرکت کنیم. وی شهرسازی طبق طرح تفصیلی را سند محکم وقوی درمدیریت شهری و تأمین نیازهای شهری و رشد جمعیت دانست و گفت: بررسی و رفع موانع و مشکلات سازندگان و تولید کنندگان مسکن با محوریت معاونت شهرسازی و کارگروه ویژه دردستور کار شهرداری قرار دارد که امیدوارم رضایتمندی شهروندان را به‌دنبال داشته باشد.

آژانس عکس تهران

گزارش «ایران» از عزم دوباره برای بازگشت حمل و نقل برقی به خیابان‌های پایتخت

چالش بودجه برقی‌ها در آسمان خاکستری شهر

گزارش خبری

حمیده امینی فرد
خبرنگار

شورای شهری‌ها و مدیران شهری سال‌هاست که به‌دنبال اجرای طرح برقی کردن حمل و نقل عمومی در تهران هستند. موتورسیکلت و اتوبوس‌ها البته در رأس برنامه‌هایی قرار دارند که سال‌هاست وعده برقی شدن تعدادی از آنها داده می‌شود. اما عملاً آنچه در شهر دیده می‌شود، بجز حمل و نقل بنزینی، دیزلی و گازسوز، سهم سایر برقی‌ها چیزی در حدود صفر درصد است. شهرداری تهران بتازگی از جایگزینی ۵۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی به جای موتورسیکلت‌های کاربراتوری خبرداده و از آن طرف هم قرارداد برقی شدن ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برقی منعقد شده است، اما اینکه چه زمانی این قراردادها سر از خیابان‌های تهران در بیاورد، معلوم نیست! در تهران روزانه حدود ۲ میلیون موتورسیکلت در تردد است که فقط ۱۰۰ هزار دستگاه در محدوده مرکزی شهر فعالیت می‌کنند. در نظر بگیرید که هر موتورسیکلت ۸ برابر یک خودروی سواری آلایندگی تولید می‌کند، با این حساب می‌توان به نقش مهم آلایندگی موتورسیکلت ها در تهران اشاره کرد. با اینهمه سؤال اصلی اینجاست. علت این تأخیر چند ساله و بی‌رغبتی مردم به جایگزین کردن موتورسیکلت‌های کاربراتوری با برقی چیست و البته باید پرسید چرا در حوزه اتوبوسرانی، ورود برقی‌ها تا این اندازه با تأخیر مواجه شده است؟ اگرچه چندی پیش از قول محمد آقامیری، عضو شورای شهر تهران خبر ارائه تسهیلات برای خرید موتورسیکلت‌های برقی اعلام شد، اما این فرایند به رایزنی با برخی از بانک‌ها منوط شده تا حواله خرید موتور برقی از سوی آنها صادر و به شرکت موتورساز تحویل داده شود. این برنامه البته هنوز نهایی نشده، اما باید دید بانک‌هایی که در طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده از پرداخت تسهیلات نوسازی سرباز می‌زدند، چگونه قرار است، فرایند خرید موتورسیکلت‌های برقی را برای مشتریانشان آسان کنند. آن‌هم درحالی‌که یکی از دلایل اصلی تأخیر اجرای این طرح، قیمت بالای موتورسیکلت‌های برقی اعلام شده است. آنطور که برخی متقاضیان اعلام کرده‌اند، باتری موتورسیکلت‌های برقی بشدت گران و حدود یک سوم بهای تمام شده یک موتورسیکلت است. نرخ بالای برقی شدن البته فرایند ورود اتوبوس‌های برقی را هم با چالش مواجه کرده است. سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون حمل و نقل و عمران شورای شهر تهران به «ایران» می‌گوید: براساس آخرین گزارشی که در اختیار شورا قرار گرفته است، شهرداری قرارداد یک هزار دستگاه اتوبوس برقی را منعقد کرده که به ناوگان حمل و نقل عمومی اضافه خواهند شد. براساس قول‌هایی که داده‌اند، ۲۰۰ دستگاه تا پایان سال به ناوگان تزریق می‌شود و مابقی که حدود ۸۰۰ دستگاه می‌شود نیز برای سال ۱۴۰۳ برنامه‌ریزی شده است. این دستگاه‌ها یا تولید شرکت‌های داخلی است و یا باید خریداری شود. اما من معتقدم این زمان کوتاه و خوشبینانه است و ممکن است این ۲۰۰ دستگاه نیز به سال آینده برسد.
با وجود این نرخ بالای اتوبوس‌های برقی موجب شده تا اجرای این طرح با تأخیر مواجه شود. چراکه به گفته تشکری هاشمی، نرخ هر اتوبوس برقی ۲ برابر اتوبوس‌های دیزلی است و امسال هم نرخ اتوبوس‌ها نسبت به سال گذشته دو برابر گران‌تر شده است. او می‌گوید: «براین اساس اگر بخواهیم بگوییم ۱۰۰ درصد اتوبوس‌ها برقی شود، با بودجه‌ای که در نظر گرفته‌ایم، همخوانی ندارد. بنابراین باید سعی کنیم در سبد خرید و تأمین شهرداری، از هر سه نوع یعنی دیزلی، گازسوز و برقی به صورت متنوع وجود داشته باشد. اما تعدادشان بستگی به قراردادهایی دارد که شهرداری تهران منعقد می‌کند.»

> نرخ هر اتوبوس برقی ۲ برابر اتوبوس‌های دیزلی است و امسال هم نرخ اتوبوس‌ها نسبت به سال گذشته دو برابر گران‌تر شده است. براین اساس اگر بخواهیم بگوییم ۱۰۰ درصد اتوبوس‌ها برقی شود، با بودجه‌ای که در نظر گرفته‌ایم، همخوانی ندارد. بنابراین باید سعی کنیم در سبد خرید و تأمین شهرداری، از هر سه نوع یعنی دیزلی، گازسوز و برقی به صورت متنوع وجود داشته باشد

بی‌خبری از سرنوشت ۶۰ اتوبوس برقی قدیمی

نگاهی به تاریخچه اتوبوسرانی در شهر تهران نشان می‌دهد که تهران زمانی دارای اتوبوس‌های برقی جذاب با شبکه برق بالاسری بود که برای شهروندانش در ابتدا عجیب و غیر منتظره به نظر می‌رسید، اما کم کم جزو بافت شهری شد و یکی از افتخارات شهروندانش سوار شدن آنها بود. این اتوبوس‌ها هم‌اکنون چه سرنوشتی پیدا کرده‌اند؟ ۶۵ دستگاه اتوبوس برقی سال ۷۱، از چک وارد ایران شده و در مناطق ۷، ۸، ۱۲ و ۱۳ و بخشی از مناطق ۱۴ و ۱۵ نیز مشغول فعالیت شدند. حدود ۱۷ سال بعد سری دیگری از اتوبوس‌های برقی وارد تهران شد که آنها نیز به دلیل مشکلاتی که داشتند، جمع‌آوری شدند. تا اینکه سرانجام نوبت به اتوبوس‌های برقی جدید رسید که آن‌هم چند روز نکشیده، در بی‌خبری از خط خیابان جمهوری-بهارستان جمع شد.
تشکری هاشمی می‌گوید: «درحال حاضر بیش از ۶۰ دستگاه اتوبوس برقی در تهران داریم که یادگار گذشته است و نیاز به نوسازی و بازسازی دارند تا قابلیت استفاده در خطوط را پیدا کنند و ۴ دستگاه اتوبوس تمام برقی سه کابین هیبریدی است که مدت زمانی است خوابیده و باید مورد استفاده قرار بگیرند.»
با این توصیف، تهران بیش از ۶۴ دستگاه اتوبوس برقی قدیمی و جدید دارد که اگر بنا به استفاده باشد باید دید چرا از ظرفیت موجود استفاده نمی‌شود؟ یکی از دلایل آن، به کنار گذاشتن اتوبوس‌های برقی از چرخه حمل و نقل عمومی طی ۴ سال گذشته مربوط می‌شود که می‌تواند دوباره مورد استفاده قرار گرفته و وارد ناوگان شود.

اولویت نوسازی است یا برقی‌سازی؟

برخی کارشناسان تأکید دارند که هم‌اکنون مسأله تهران، نه برقی شدن حمل و نقل عمومی که رفع کمبودها و نوسازی فرسوده‌هاست. تشکری هاشمی با بیان اینکه در تهران با کمبود حمل و نقل عمومی مواجهیم، می‌گوید: آنچه حمل و نقل عمومی را رنج می‌دهد، کمبود وسایل و تجهیزات است. چراکه همه اتوبوس‌های تهران بجز ۳۰۰-۴۰۰ دستگاهی که اخیراً اضافه شده، عمر مفیدشان به اتمام رسیده و فرسوده محسوب می‌شوند. اما با وجود این، تعدادشان بازهم برای شبکه حمل و نقل عمومی تهران کافی نیست. بنابراین اولویت اول تأمین ناوگان حمل و نقل عمومی است. باتوجه به نرخ بالای اتوبوس‌های برقی نسبت به دیزلی و محدودیت منابع و اعتبارات، باید کسری ناوگان رفع شود. اگرچه معتقدم برقی شدن یک مزیت است، اما الزام و شرط نیست. ما ضمن استقبال از برقی شدن اتوبوس و تاکسی از جبران کمبودها دفاع می‌کنیم.
او از جدیت شورای شهری‌ها برای تحول در حمل و نقل عمومی در سال جدید خبر می‌دهد و می‌گوید: «قرارداد خرید ۳ هزار دستگاه اتوبوس برای تهران آماده شده که می‌تواند یک عدد قابل توجه باشد، ۱۴۶۰ دستگاه برای امسال پیش‌بینی شده و مابقی به سال آینده موکول شده است که من فکر می‌کنم این تعداد شروع خوبی است اگرچه باید به عدد ۷ هزار دستگاه برسیم.»
او با بیان اینکه در بودجه سال ۱۴۰۲، تأمین موتورسیکلت برقی از طریق کمک به خرید این موتورها پیش‌بینی شده است، می‌گوید: «برای این منظور، ۶۰۰ میلیارد تومان بودجه در نظر گرفته‌ایم که شهرداری مکلف شده تا نظام حمایت از موتورهای برقی را فراهم کند. البته تاکنون در این حوزه شاهد جهش بزرگی نبوده‌ایم، اما قول داده‌اند که بزودی از ظرفیت بودجه‌ای استفاده کنند.»
ورود موتورسیکلت‌های برقی به خیابان‌های پایتخت، تقریباً از دوره چهارم شورای شهر جدی شده است. از این تاریخ تقریباً ۱۹ سال می‌گذرد، در آن زمان حتی تسهیلات خوبی همچون پرداخت نیمی از بهای موتور هم برای خریداران در نظر گرفته شد، اما در دوره بعد، این تسهیلات به فراموشی سپرده شد و قیمت بالای موتورسیکلت‌ها، علاقه‌مندان را پشیمان کرد. حالا در دوره جدید مدیریت شهری، دوباره حال و هوای برقی کردن حمل و نقل عمومی به پایتخت برگشته است، اما باید دید در شرایطی که موتور دیگر نه یک وسیله تفریحی و حمل و نقل شخصی که بیشتر یک وسیله امرار معاش و کسب درآمد است، چگونه قرار است هزینه برقی شدن آن از طرف خریداران تأمین شود؟

تأکید بر همراهی والدین با داوطلبان در این روزهای بعد از کنکور

کنکور ته دنیا نیست

گزارش خبری

اکرم رضایی
خبرنگار

سجاد صفری / ایران

کنکور سراسری سال ۱۴۰۲ مطابق مصوبه شورای عالی انقلاب فرهنگی با همه حواشی موجود به پایان رسید. روحیه داوطلبان در این مدت تحت فشار بوده، از این رو انتظار می‌رود خانواده‌ها پس از گذشت این آزمون با فرزندان خود همدلی کرده و نتیجه کنکور را تنها راه موفقیت زندگی آنان ندانند. زیرا تحمیل نظر والدین و ایجاد فشار روانی بر آنها ممکن است آسیب‌های جبران ناپذیری در پی داشته باشد. علی امرایی عضو کمیسیون آموزش دیده‌بان شفافیت و عدالت کشور در گفت‌وگو با «ایران» درباره توجه والدین به داوطلبان پس از اتمام آزمون سراسری بیان کرد: «داوطلبان بعد از تحمل یک سال تلاش و تحمل شرایط خاص و سخت مانند اینکه تفریح نروند، سفر نروند و خوشگذرانی نداشته باشند، این دوره را پشت سر گذاشتند. ولی متأسفانه برخی داوطلبان بعد از کنکور تازه با فشارهای جدیدی روبه‌رو می‌شوند و ما داوطلبانی داریم که بعد از کنکور تک‌تک سؤالات و سطح سؤالات را بررسی می‌کنند یا میزان درست و غلط جواب دادن سؤالات را می‌سنجند که این کار درست نیست.»
وی در ادامه بیان کرد: «اگر آزمون سخت بوده برای همه سخت و دشوار و اگر ساده بوده برای همه ساده بوده است. البته که کنکور ۱۴۰۲ بخصوص در درس ریاضی سخت بوده، به خاطر همین استرس داوطلبان نسبت به سال‌های قبل بیشتر است، بنابراین خیلی از خانواده‌ها یا افراد که کنکور داده‌اند با ما صحبت کردند و گفتند که سطح استرس و دشواری این آزمون از سال‌های قبل بیشتر بوده است. بنابراین، این آزمون برای همه دشوار بوده، پس استرسی به خود راه ندهند.»
عضو کمیسیون آموزش دیده‌بان شفافیت و عدالت کشور گفت: «در اینجا روی صحبت من با اولیای داوطلبان است، والدین نباید اصلاً به داوطلب فشار وارد کنند زیرا نتیجه‌ای ندارد، هر آنچه که داوطلب در سر جلسه آزمون به سؤالات پاسخ داده همان است، پس نباید به داوطلب استرس وارد کرد زیرا داوطلب قرار است برای مراحل بعدی مانند انتخاب رشته اقدام کند؛ پس بهتر است در آرامش این کار را کرده و تصمیم درست بگیرد.»
وی اضافه کرد: «در این فصل تا زمانی که نتایج اعلام می‌شود، باید تفریح و ورزش داشته باشند. هر کاری بعد از کنکور به غیر از استراحت نتیجه‌ای ندارد زیرا استرس و اضطراب را بیشتر می‌کند و مراحل حساس بعدی را از دست می‌دهند. زمانی که نتایج اولیه بیاید باز هم داوطلبان نباید به خود استرس وارد کنند، بلکه باید علاقه خود به رشته‌های متعدد را تعیین کنند تا بتوانند انتخاب رشته درستی متناسب با رتبه داشته باشند.»
امرایی گفت: «توصیه ما اول به اولیای داوطلبان این است که تحت هیچ شرایطی به فرزند خود فشار و استرس وارد نکنند زیرا هر نتیجه‌ای که حاصل شود نتیجه زحمت یک‌ساله آن شخص است، پس از این رفتار دوری کنند. از طرفی برخی والدین هم کاری به فرزند خود ندارند، اما خود داوطلبان هم دچار استرس زیادی هستند.
وی در پاسخ به این سؤال که در مواقعی که داوطلب خود دست به استرس می‌زند، چه باید کرد گفت: در این گونه مواقع خود داوطلب باید حتماً با کسانی که متخصص هستند مشاوره کنند و داوطلبان با خانواده و اولیای خود که دانشگاه رفته هستند مشورت کنند، زیرا حتماً آن افراد به آنها توصیه‌ای می‌کنند که خودآزاری را رها کنند و آرامش داشته باشند.»
امرایی گفت: «بخصوص برای کنکور امسال که نسبتاً دشوار بوده است افراد دنبال این هستند که در فلان درس چه نمره‌ای کسب کرده‌اند، این حساب و کتاب‌ها موجب استرس شدید می‌شود که هیچ نتیجه‌ای هم نخواهد داشت. پس لازم است که داوطلبان هم در ایام تابستان به سفر بروند و حتماً برنامه‌ریزی ورزشی برای کار خود داشته باشد.»
وی بیان کرد: «بعضاً در میان دانش‌آموزان دیده‌ایم یک نفر که ۸۰ کیلو بوده، در ایام مطالعه برای کنکور ۱۳۰ کیلو شده، از این رو باید حتماً ورزش کنند و این برنامه را در فصل تابستان داشته باشند.»
امرایی در ادامه گفت: «البته برخی داوطلبان حق دارند که اضطراب داشته باشند، به عنوان مثال ما یک نامه در زمینه سن پذیرش در دانشگاه فرهنگیان تدوین کردیم. زیرا یکی از موارد استرس برخی داوطلبان این بود که سازمان سنجش آموزش کشور درباره پذیرش دانشگاه فرهنگیان اعلام کرده که شرط سنی ۲۴ سال سن است اما آموزش و پرورش همان ۲۲ سال سن را اعلام کرده است، بنابراین داوطلبان تاحدی حق دارند که در این زمینه استرس داشته باشند. ما نیز اکنون دنبال کار هستیم که حق به داوطلبان برسد.»

سایه گرد و غبار بر شهرهای کشور

در مشهد ۱۰۰ نیروی اورژانس در آماده‌باش هستند

گزارش خبری

محدثه جعفری
خبرنگار

ایسنا

«آمبولانس‌های اورژانس ۱۱۵ مشهد برای امدادرسانی به بیماران و مصدومان احتمالی پدیده طوفان گرد و خاک در هفت منطقه این شهر مستقر شدند و در حالت آماده باش هستند.» پدیده گرد و غبار حالا سال‌هاست دیگر پدیده جدیدی در کشور نیست. این گرد و غبار که قبلاً فقط استان‌های جنوبی کشور را درگیر می‌کرد، سمت شرق و غرب شمال را هم درگیر کرده است. به گونه‌ای که بیراه نیست بگوییم کشور در محاصره گرد و غبارهاست. در جدیدترین وضعیت که به هشدار رسید، مشهد بود که این روزها با پدیده گرد و غبار دست و پنجه نرم می‌کند؛ گرد و غباری که سلامتی بسیاری از افراد خصوصاً کودکان و سالمندان را در خطر قرار داده است. دکتر بابک یکتاپرست سخنگوی اورژانس کشور در خصوص افزایش آلایندگی‌های محیطی در شهرهای شرق کشور به «ایران» گفت: «طبق پروتکل‌های مرکز اورژانس کشور در هر شهر و منطقه‌ای که میزان آلایندگی‌ها افزایش پیدا کند برای حفظ سلامت شهروندان در محل‌های مشخصی شامل میادین و خیابان‌های اصلی حضور خواهیم داشت تا امدادرسانی مناسب انجام دهیم.»
وی با اشاره به وضعیت آلودگی هوای شهرهای شرق کشور بیان کرد: «با تقویت و شدت گرفتن بادهای ۱۲۰ روزه بار دیگر کیفیت هوا در خراسان جنوبی کاهش یافت به طوری که هوای مرکز استان نیز در وضعیت ناسالم قرار گرفت. اکنون در شهرهای سیستان و بلوچستان و خراسان رضوی به علت وجود ریزگردها شاهد شرایط ناسالم هوا برای گروه‌های حساس همچون کودکان، سالمندان، زنان باردار، افراد با بیماری‌های تنفسی آسم و آلرژی هستیم و توصیه می‌کنیم تا حد امکان از حضور در سطح شهر جداً خودداری کنند. شهروندان تهرانی که شرایط خاص گفته شده را دارند در صورت حضور در سطح شهرها حتماً از ماسک استفاده کنند.»
یکتاپرست با اشاره به شرایط پایتخت هم گفت: «تهران که با آلودگی هوا همیشه همراه است و توصیه همیشگی اورژانس کشور به شهروندان پایتخت آن است که حتی‌الامکان از ترددهای غیر ضروری پرهیز کنند، اما این در حالی است که طبق آخرین خبر سازمان اورژانس با وجود این آلایندگی‌های محیطی هنوز در تهران هشدار و آماده باش نداشتیم.»
طبق گفته سخنگوی اورژانس کشور برخی شهرهای خراسان شمالی به علت آلودگی هوا، شدت ریزگردها و شرایط بد تنفسی ۲۷ تیرماه برای شهروندان تعطیل اعلام شد و در خراسان رضوی شاهد تعطیلی اماکن ورزشی، فعالیت مراکز آموزشی، مهدکودک‌ها و هشدار قرمز برای حضور افراد حساس در سطح شهر مشهد هستیم اما تا این لحظه ادارات همچنان در شهر مشهد مشغول فعالیت هستند.
سخنگوی اورژانس کشور با اشاره به آماده باش نیروهای اورژانس در شهر مشهد بیان کرد: «شهر در حالت هشدار است و نیروهای اورژانس در هفت خیابان و میادین اصلی شهر مشهد مقدس حضور دارند و بیش از ۱۰۰ نفر پرسنل اورژانس در حالت آماده باش هستند. نیروهای ما در قالب اتوبوس آمبولانس، آمبولانس، خودروهای امدادی و موتورلانس به شهروندان خدمات مورد نیاز را ارائه می‌دهند.»

کاهش آلودگی‌های هوا در مشهد

در همین رابطه رضا اسماعیلی مسئول مرکز پایش آلاینده‌های زیست محیطی مشهد مقدس در گفت‌وگو با «ایران» از کاهش آلودگی هوای مشهد نسبت به روز گذشته خبر داد و گفت: «۲۷ تیرماه با افزایش ریزگردها در هوای خراسان رضوی بالاترین شاخص کیفیت هوا به صورت لحظه‌ای و با اوج گرد و غبارها شاخص به ۳۷۰ ای. کیو. آی رسید اما این شاخص طی ۲۴ ساعت به ۸۳ کاهش پیدا کرد و اکنون شاهد کیفیت هوای متوسط در خراسان رضوی هستم. در حال حاضر متوسط غلظت ذرات معلق در هوا ۲۷ میکروگرم بر مترمکعب است. قرار گرفتن شاخص کلی کیفیت هوا بین اعداد ۱۰۱ تا ۱۵۰ ای. کیو. آی به معنای آلودگی هوا برای افراد حساس و کودکان و بین اعداد ۱۵۱ تا ۲۰۰ ای. کیو. آی به معنای آلودگی هوا برای همه سنین محسوب می‌شود.»
طبق گفته‌های علی محمد طهماسبی بیرگانی دبیر ستاد ملی سیاستگذاری و هماهنگی مدیریت مقابله با گرد و غبار، مردم خراسان شمالی، خراسان رضوی و جنوبی این هفته با هجوم بی‌سابقه گرد و غبار غافلگیر شدند، چرا که منشأ عمده این گرد و غبارها کانون‌های غبارخیز هرات در افغانستان و قره‌قوم در ترکمنستان است و به دنبال آنها، کانون‌های غبارخیز داخلی مثل سرخس، تربت جام و خواف نیز فعال شده‌اند بر همین اساس با شدت ورود گرد و غبارها شهر بجنورد به عنوان آلوده‌ترین مرکز استان‌های کشور ثبت شد.