

اخبار

وزیر بهداشت تأکید کرد

لزوم توجه به نیروی انسانی در حوزه سلامت



وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با تأکید بر لزوم توجه ویژه به نیروی انسانی در حوزه سلامت، گفت: رضایت مردم در سایه رضایتمندی کارکنان حاصل می‌شود.

به گزارش ایسنا، دکتر محمدرضا ظفرقندی، در اولین نشست معاونت توسعه مدیریت و منابع وزارت بهداشت با کارکنان ستادی این وزارتخانه، ضمن گرامیداشت هفته دفاع مقدس، بیان کرد: کادر بهداشت و درمان کشور در تمامی بحران‌ها، از جمله دوران دفاع مقدس، دوران کرونا و سیل و زلزله، در خط مقدم خدمت‌رسانی به مردم عزیز قرار دارد و از خود کارنامه درخشانی بر جای گذاشته است.

وی با تأکید بر لزوم توجه ویژه به نیروی انسانی در حوزه سلامت، گفت: هدف غایی وزارت بهداشت تأمین رضایتمندی مردم است، اما این هدف در سایه رضایتمندی کارکنان حاصل می‌شود. وظیفه مدیران در هر سازمانی این است که پرسنل به لحاظ معیشتی، سلامت جسمانی، سلامت روانی و به لحاظ جایگاه، تکریم و عدالت در سازمان و محل اشتغال، از شرایط خوبی برخوردار باشند.

وزیر بهداشت بر ضرورت استمرار برگزاری جلسات هم‌اندیشی مدیران و کارکنان و تبادل نظرات و استماع پیشنهادهای و دغدغه‌های آنان در فضایی صمیمانه با رویکرد وفای و همدلی، تأکید کرد.

سامانه «هدا» مهم‌ترین اپریورژه زیرساخت دولت الکترونیک کشور

معاون وزیر کشور و رئیس سازمان ثبت احوال کشور گفت: با بهره‌برداری از سامانه هدا، به‌عنوان اپریورژه احراز هویت اشخاص، از این پس احراز هویت اشخاص به‌صورت الکترونیک و توسط سازمان ثبت‌احوال صورت می‌گیرد.

به گزارش «ایران»، هاشم کارگر، معاون وزیر کشور و رئیس سازمان ثبت احوال گفت: موضوع احراز هویت افراد در دستگاه‌های اجرایی و شرکت‌های دولتی و شرکت‌های اینترنتی یکی از اصلی‌ترین موضوعات در ارائه خدمات به اشخاص و پیشبرد اهداف دولت الکترونیک محسوب می‌شود تا با کمترین فربخ خطا، نسبت به صحت‌سنجی اطلاعات اشخاص و ارائه خدمات به آنان اقدام کرد. دکتر هاشم کارگر افزود: سازمان ثبت‌احوال کشور به‌عنوان مرجع احراز هویت در این راستا، اپریورژه سامانه هدا را به‌عنوان مرجع احراز هویت الکترونیک اشخاص در دستورکار خود قرار داد تا براساس داده‌های دقیق پایگاه سازمان ثبت‌احوال کشور، به‌صورت مستقیم و عدم نیاز به اخذ کپی مدارک هویتی، نسبت به احراز هویت الکترونیک اشخاص به‌صورت ۲۴ ساعته و در کم‌ترین زمان اقدام کند.

نخستین گروه از عمره‌گزاران ایرانی عازم مکه شدند



نخستین گروه از عمره‌گزاران ایرانی در سال ۱۴۰۳ پس از زیارت مرقد پیامبر(ص) و ائمه بقیع(ع)، برای زیارت خانه خدا لباس احرام پوشیدند و راهی مکه مکرمه شدند.

به گزارش مهر، زائران عمره‌گزار ایرانی سال ۱۴۰۳ که ۲۸ شهریور ماه از فرودگاه امام خمینی(ره) عازم سرزمین وحی شده بودند بعد از پنج روز اقامت در مدینه منوره و زیارت مرقد رسول‌الله(ص)، ائمه بقیع و شهدای احد لباس سفید احرام را بر تن کرده و راهی مکه مکرمه شدند.

عمره‌گزاران ایرانی از مسجد شجره یکی از میقات‌های هفتگانه با گفتن تلبیه، لبیک اللهم لبیک، در فضایی معنوی و روحانی با بدرقه مسئولان دفا‌تر نمایندگی بعثه مقام معظم رهبری در مدینه منوره و مکه مکرمه به‌سرپایار خانه کعبه شدند. این گزارش حاکی است این گروه از کاروان‌های عمره‌گزار ایرانی بامداد دوشنبه ۲ مهرماه وارد شهر مکه شدند.

با انتقال نخستین کاروان‌های عمره‌گزار از مدینه به مکه، از این پس، هر روز حدود ۵۰۰ زائر ایرانی پس از اقامت ۵ روزه در شهر پیامبر، با پوشیدن لباس سفید احرام به سوی مسجدالحرام خواهند رفت. قرار است در مرحله نخست حدود ۹۰ هزار زائر ایرانی برای انجام مناسک عمره با شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) ظرف سه ماه آینده به سرزمین وحی اعزام شوند. براساس اعلام سازمان حج و زیارت قرار است در موسم عمره ۱۴۰۳ حدود ۱۷۰ هزار زائر ایرانی راهی سرزمین وحی شوند و در صورت اختصاص پروازهای بیشتر این تعداد افزایش یابد.



«ایران» از نوسازی و بهسازی پل‌های عابر پیاده گزارش می‌دهد

فعالیت دوباره پله برقی‌های تهران

گزارش خبری

مهاقوی قلب

خبرنگار

پل‌های عابر پیاده برقی یکی از عناصر مهم شهری در تهران به شمار می‌روند، حالا بسیاری از ایستگاه‌های اتوبوس بی‌آرتی در قسمت وسط بزرگراه‌ها قرار گرفته و برای سوار شدن به اتوبوس‌های تندرو چاره‌ای جزرد شدن از عرض خیابان وجود ندارد. چندین ماه بود که

ورود اولین رام تراموا به تهران تا آخر مهرماه

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از ورود اولین رام تراموا تا پایان مهرماه خبر داد.

به گزارش «ایران» محسن هرمزی در مورد آخرین وضعیت تردد تراموا در تهران گفت: براساس برنامه‌ریزی انجام شده تراموای چرخ لاستیکی همراه با بار اتوبوس‌های برقی تا پایان مهرماه جاری به تهران می‌رسد. قرار است این تراموا به‌صورت آزمایشی در مسیر

عمده پله برقی‌ها به دلایل مختلف از جمله فرسودگی یا خرابی به دلیل نبود قطعه خاموش بودند. از این رو شمار زیادی از افسرد سال‌مند که برای رسیدن به مقصد مجبور به استفاده از پل هوایی بودند، در برخی مواقع با هزار مشقت باید از پله‌های برقی بی‌برق یا شیب تیز و تند عبور می‌کردند یا کلاً عطای مقصد را به لقایب می‌بخشیدند و مسیر خود را دور می‌کردند تا مجبور نباشند از آن پله‌ها رد شوند. خیلی از مواقع هم جوان‌ترها، جان خود را به خطر انداخته و از میان خودروهایی که با سرعت تردد می‌کردند عبور کرده تا به آن سمت بزرگراه برسند. خوشبختانه چند روزی است که قسه تلخ خرابی پله برقی‌های پل‌های عابر پیاده به انتها رسیده و روزانه هزاران عابر پیاده با خوشحالی از پله برقی‌های نوسازی شده که در تغییر نمای شهر هم بی‌تأثیر نیستند، استفاده می‌کنند.

هادی حق‌بین، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران با اشاره به اینکه در حال حاضر ۸۰ درصد پله برقی‌های پل‌های مکانیزه فعال هستند، به «ایران» می‌گوید: در سطح شهر تهران ۸۰۰ پل عابر پیاده وجود دارد که از این تعداد ۱۱۰ پل مکانیزه ساخته شده است. در سال گذشته حدود ۵۰ درصد پل‌های مکانیزه به دلیل نبود تأمین تجهیزات و وجود نقص فنی غیر فعال بودند، برخی از این پل‌ها ۱۷ تا ۲۰ سال سابقه مصرف داشتند، در حالی که دیگر برند سازنده آنها موجود یا در دسترس نبود. در عین حال از ابتدای سال جاری، وظیفه حفظ و نگهداری و در کل مباحث فنی پل‌های عابر پیاده برعهده معاونت فنی و عمرانی گذاشته شد. از این رو با تلاش‌های انجام شده، در حال حاضر ۸۰ درصد پل‌های مکانیزه فعال هستند و بزودی هم این رقم صد درصد می‌شود. حق‌بین درباره بهسازی کانکس‌های زیر پل‌های عابر پیاده نیز توضیح می‌دهد: همه ابعاد پل‌ها مورد توجه قرار گرفته و کانکس‌ها هم با بهسازی و بازسازی شده‌اند یا بزودی نوسازی کامل آنها به پایان می‌رسد، پل‌های مجهز به پله برقی، مکانیسم برقی مکانیکی دارند و مدام در حال سرویس دهی هستند، پس این امکان وجود دارد که هر لحظه مشکلی برای آنها ایجاد شود، از این رو در کانکس‌های مخصوص پل‌های عابر پیاده مکانیزه، متصدی در تمامی ساعات فعالیت پله برقی‌ها حضور دارد.

او در ادامه با اشاره به این نکته که پل‌های مکانیزه از برندهای مختلف در سال‌های پیش خریداری شده، می‌گوید: برای اینکه بتوان قطعات را بازسازی کرد، قرارداد خرید قطعات منعقد شده است، البته بعضی از تعمیرات نیاز به اقدامات اساسی و تعطیلی دو هفته‌ای

یونیت‌ها دارند. در عین حال موضوع اعتبار نیز در این زمینه وجود دارد. با این همه اعتبار امسال مربوط به نگهداشت همه پل‌ها و خرید ۶۵ دستگاه بود و قرارداد خرید ۶۰ دستگاه دیگر نیز در دستور کار برای سال آینده قرار دارد.

رمپ فلزی جایگزینی مناسب برای پله برقی

به نظر می‌آید پل‌های عابر پیاده مجهز به پله برقی به لحاظ تجهیز و رسیدگی چندان هم برای تردد شهروندان مناسب نیستند، از آنجایی که هزینه نگهداشت، بهسازی و نوسازی آنها بالاست، هر از چندگاهی اسباب آزار و نارضایتی شهروندان را به دنبال دارد. به همین دلیل شاید بهتر باشد پله‌هایی راحت‌تر اما بدون بهره‌گیری از مصرف برقی جایگزین پل‌های عابر پیاده مکانیزه شود.

به گفته معاون عمرانی شهرداری تهران، احداث پل با رمپ فلزی، جایگزین مناسبی برای پل‌های عابر پیاده مکانیزه است و این موضوع در کل مناطق ۲۲گانه به صورت یکسان انجام می‌شود. در واقع برنامه جایگزین کردن پله‌های برقی با رمپ‌های فلزی از دیگر برنامه‌هاست، قرارداد ساخت ۱۰ دستگاه نیز در مرحله اول بسته شده و تا پایان سال فرآیند ساخت و نصب آنها تکمیل می‌شود. همچنین قرارداد ساخت پل‌های بتنی پیش‌ساخته نیز به تعداد ۱۳ دستگاه بسته شده است. البته پل‌های عابر پیاده بتنی پیش‌ساخته هم پله و هم رمپ دارند. در درازمدت هم هدف، ایجاد پل‌های عابر پیاده رمپ‌دار است، مگر محل‌هایی که نیاز به خدمت‌رسانی بیشتر دارد و در آن مناطق اقدام به نصب پله برقی و آسانسور می‌شود. در این زمینه هم تا سال آینده ۶۰ دستگاه پله برقی دیگر به آمار موجود اضافه خواهد شد.

رفع خرابی آسانسورهای خاموش

پل‌های عابر پیاده بزودی

برخی از پل‌های عابر پیاده به آسانسور مجهز هستند اما مدت زمان زیادی از خاموشی عمده این آسانسورها می‌گذرد.

به گفته حق‌بین، ۱۵ دستگاه آسانسور روی پل‌های عابر پیاده نصب شده بود که تقریباً همه آنها به دلایل مختلف نیاز به نوسازی دارند. در حال حاضر رفع نقص این آسانسورها در دستور کار قرار گرفته و براساس قرارداد جدید، علاوه بر نوسازی، ۵ دستگاه دیگر هم به این تعداد اضافه می‌شود تا از این راه بتوان خدمات بهتری به شهروندان ارائه کرد.



مشخص تردد کند و در صورت موفقیت‌آمیز بودن نتایج، قرارداد نهایی امضا می‌شود. او افزود: از آنجایی که تراموا چرخ لاستیکی است، زیرساخت خاصی همچون ریل نمی‌خواهد و تنها در حال تأمین زیرساخت برق هستیم. در صورتی که آزمایش‌ها و تست‌های این تراموا در تهران موفقیت‌آمیز باشد و منتج به قرارداد شود می‌توان زیرساخت‌های مورد نیاز را تأمین کرد.

نقش فرهنگ سازی در امنیت خیابان‌ها

فقط جریمه کارساز نیست

درآمد ناخالص ملی تخمین زده می‌شود در این روند بی‌تأثیر نیست.

با مطالعات علمی گسترده روی ابعاد فرهنگی و تأثیر آن بر سوانح راهنمایی و رانندگی مشخص شد که فرهنگ جامعه روی سطح حمایت عمومی از اقدامات سیاستی مرتبط با ایمنی راه‌ها تأثیر می‌گذارد. این نتایج، حاصل بررسی الکترونیکی و نگرش‌های کاربران فضای مجازی درباره جاده‌ها و مقایسه داده‌های مرتبط در ۲۹ کشور است.

جاده‌های امن، هدف مشترک کشورها

مهم‌ترین هدف مشترک همه کشورها ایجاد امنیت کامل در راه‌ها و کاهش تلفات جاده‌ای است که در حال حاضر توسط سازمان جهانی بهداشت بیش از ۱٫۳۵ میلیون نفر تلفات در سال اعلام شده است. همین آمار نشان می‌دهد آسیب‌های ترافیکی جاده‌های علت

اصلی مرگ‌ومیر کودکان و جوانان تا ۵ تا ۲۹ ساله در سطح جهان است. طبق آمارهای اخیر در ایران باوجود افزایش تردد و سفرهای جاده‌ای در تعطیلات نوروز و عید فطر، ۱۰۱ فوتی در تصادفات جاده‌ای داشتیم؛ آماري که به گفته تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۴۶ درصد کاهش داشته است. به تحلیل برخی کارشناسان افزایش نرخ جرایم از مهم‌ترین اهرم‌های بازدارنده تصادفات از ابتدای سال ۱۴۰۲ به شمارمی‌آید. اما کارشناسان اهل فن چندان اعتقادی به جرمه و اقدامات تنبیهی بازدارنده ندارند و همواره بر گسترش فرهنگ سازی تأکید می‌کنند.

بهبود ایمنی جاده نیازمند رویکردی یکپارچه و اقدامات چندجانبه است، مانند ایجاد زیرساخت‌های جاده‌ای، فناوری و هوشمندسازی وسایل نقلیه، رفتارهای انسانی، اقدامات سیاستی مناسب و بسیاری موارد دیگر. با این حال دلایل متعددی وجود دارد که اقدامات سیاستی مناسب بازهی لازم برای رسیدن به جاده‌های امن را نداشته باشند. مثل منابع انسانی و مالی ناکافی یا تغییر اولویت‌های سیاسی.

فرهنگ سازی برای امنیت جاده‌ها

فرهنگ از نگاه شوارتز، نویسنده و نظریه‌پرداز مشهور «مجموعه‌ای غنی از معانی، باورها، اعمال، نمادها،

هنجارها و ارزش‌های رایج در میان جامعه» است. البته فرهنگ حاصل عوامل مختلفی مانند سنت، تاریخ، مقررات و نحوه عملکرد سیستم‌های دیگر است؛ سیستم‌هایی مانند آموزش، اجرای قانون، بازار کار، بهداشت عمومی و زیرساخت‌ها. بنابراین فرهنگ، جامعه را شکل می‌دهد و برعکس. نگرش بسیاری کشورها درباره رانندگی در حالت مستی از اواخر قرن ۲۰ تغییر کرد؛ تغییری فرهنگی که تا حدی نتیجه تغییر قوانین و افزایش سطح اجرا بود. بنابراین، فرهنگ ایمنی ترافیکی می‌تواند به‌عنوان «بیان» فرهنگ ملی هر کشوری از نظر نگرش و رفتار ایمنی جاده تلقی شود. مثلاً اگر فرهنگ ملی کشوری برای ریسک کردن ارزش قائل باشد، رفتارهای پرخطر در جاده‌ها افزایش می‌یابد.

از دانش‌آموزان ابتدایی شروع کنیم

فرهنگ رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در هر جامعه یکی از نمودهای رفتاری افراد آن است؛ پس باید این فرهنگ را ارتقا داد. بیشتر کشورهای موفق در این زمینه، آموزش‌ها را از کودکان و دوران ابتدایی شروع کرده‌اند. در کشور ما هم طرح همیار پلیس گامی رو به جلو در این زمینه تلقی می‌شود؛ طرحی که با مشارکت شهرداری‌ها و پلیس راهور با شروع سال تحصیلی آغاز می‌شود. اجرای این طرح هنگام بازگشایی مدارس در بسیاری از شهرها مانند تبریز موفقیت‌آمیز ارزیابی شده است. دانش‌آموزان داوطلب، پلیس راهور را هنگام بازگشایی مدارس در خیابان‌ها همراهی می‌کنند تا با هماهنگی، آموزش و نظارت پلیس به هدایت ترافیکی سنگین در روزهای اول مهر کمک کنند. ارزیابی‌ها نشان داده این طرح از زمان اجرا در کاهش تصادفات مؤثر بوده است، زیرا دانش‌آموزان علاوه بر یادگیری آیین‌نامه، بزرگترها را به رعایت مقررات تشویق می‌کنند.

به نوشته سایت‌های Science Direct و پلیس ترافیکی کلکته، کدهای ایمنی از دوران کودکی باید به کودکان آموزش داده شود و تازمانی که آن را خوب درک نکرده و از آن پیروی نمی‌کنند، نباید اجازه تنها بیرون رفتن داشته باشند. بچه‌ها با مثال‌ها و تجربیات عینی بیشتر یاد می‌گیرند. حتی بزرگسالان را الگوی خود قرار می‌دهند. پس والدین و معلمان هنگام بیرون رفتن با بچه‌ها باید آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی را درست رعایت کنند. هنگام قدم زدن با آنها و رفتن به مدرسه در پیاده‌روها حرکت کنید. در تقاطع‌ها و خیابان‌هایی که مسیر پیاده روی ندارند از سمت راست و منتهی‌الیه خیابان راه بروید. تحت هیچ شرایطی حتی اگر درر شد، عجله نکنید. امن‌ترین مسیر را انتخاب و سعی کنید مفهوم چراغ سبز و قرمز را به کودکان بیاموزید.

در رعایت همین نکات کوچک شما فرزندان‌ی تربیت خواهید کرد که در آینده جامعه‌ای با خیابان‌ها و جاده‌های امن خواهند ساخت؛ بزرگسالانی که فردا قوانین را زیرپا نخواهند گذاشت.



کارشناسان

اهل فن

چندان

اعتقادی

به جریمه

و اقدامات

تنبیهی

بازدارنده

ندارند و

همواره بر

گسترش

فرهنگ‌سازی

تأکید می‌کنند



ایوب‌افضل نسائی / ایران