

قرایی مقدم در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»:

کاهش اعتماد اجتماعی زمینه‌ساز فروپاشی سیاسی می‌شود



داروهای وارداتی هند از داروخانه‌ها جمع شد

ایستامدیرکل داروی سازمان غذا و دارو درباره ریکال دو درصد از سوپا نسیون های کوآموکسی کلاو ایبوت ساخت کشور هند توضیح داد.

محمد پیکان پور بابیان این که داروهای وارداتی هم مانند داروهای داخلی به لحاظ اندازه گیری ماده مؤثره توسط سازمان غذا و دارو بررسی و کنترل کیفی می‌شوند، گفت: در بررسی های صورت گرفته دو درصد از سوپا نسیون های کوآموکسی کلاو ایبوت به علت ناکافی بودن جزئی میزان ماده مؤثره نسبت به دامنه مجاز مورد تایید سازمان غذا و دارو قرار نگرفت و به همین دلیل جمع آوری شد.

وی ادامه داد: از شش آنتی بیوتیک وارداتی، تنها یک آنتی بیوتیک از بین پنج بیج از این آنتی بیوتیک یک بیج و به لحاظ تعدادی دو درصد از داروی مذکور جمع آوری شد که علت آن کمتر بودن جزئی میزان ماده مؤثره از دامنه مجاز بود.

تولید کارت ملی در کشور

خبر آنلاین: سیف الله ابوترابی، سخنگوی وقت سازمان ثبت احوال کشور گفت: پس از حدود ۲ سال و نیم وقفه در تولید کارت

های ملی هوشمند به دلیل نبود تراشه های الکترونیک آن که در داخل تولید نمی‌شد و امکان واردات آن نیز به دلیل تحریم‌ها نبود، تحویل کارت های هوشمند به افرادی که ثبت نام کرده بودند به تعویق افتاد.

نهایتا در شهر یومره سال جاری هاشم کارگر، رئیس سازمان ثبت احوال کشور از تحویل کارت های ملی هوشمند خبر داده و گفته بود: در ابتدای آغاز به کار معوقاتی در حوزه کارت ملی داشتیم به شکلی که دو سال و نیم این موضوع به تعویق افتاده بود.

لذا با هماهنگی سراسر کشور تلاش شد در این راستا گام موثری برداشته شود و خوشبختانه امروز با توان داخلی کشور بیش از پنج میلیون کارت ملی تحویل داده شده و تا سه ماه آینده مابقی کارت های متقاضیان نیز به شهروندان تحویل داده خواهد شد.

وی تاکید کرد که تولید انبوه کارت ها را از اواخر دی ماه سال ۱۴۰۰ شروع کردیم و با استفاده از توان داخلی و شرکت های دانش بنیان در این مدت توانستیم بیش از ۷ میلیون کارت ملی هوشمند را صادر کنیم.

کنکور دونوبته شده نه دومرحله‌ای

رئیس مرکز سنجش آموزش و پرورش گفت: آزمون سراسری دو نوبت شده نه دومرحله‌ای؛ اگر به هر دلیلی داوطلب از موعن

را خراب کند، این فرصت کمکی می‌کند تا در دو نوبت و در زمان کوتاه‌تر از یک سال بتواند آزمون دهد.

وی افزود: نمرات کل داوطلبان در آزمون سراسری هر مرحله تا ۲ سال برای آنها ذخیره می‌شود. هر سال میانگین معدل دانش آموزان مقطع دوره دوم متوسطه رو به کاهش است تا تمرکز آنها روی کنکور باشد. دروس عمومی از آزمون سراسری حذف نشده است. کنکور دو مرتبه اما انتخاب رشته یکبار صورت می‌گیرد.

روند رو به رشد

آمار مسافران متروی تهران

مدیر عامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه گفت: تعداد مسافر روزانه متروی تهران و حومه در آبان ماه سال

جاری، رکورد سال های اخیر بهره‌برداری مترو را شکست و در روز یکشنبه ۲۲ آبان ماه ۱۴۰۱ این میزان به رقم ۱ میلیون و ۵۱۲ هزار مسافر در روز رسید.

به گزارش ایلنا، مسعود درستی با بیان اینکه تمام کارکنان و پیمانکاران شرکت برای ارائه خدمات مناسب به شهروندان تلاش می‌کنند افزود: امیدوارم که شاهد بهبود مستمر خدمات رسانی در متروی تهران و حومه باشیم.

ایهام صمدزاده

یک جامعه‌شناس با اشاره به کاهش اعتماد اجتماعی در کشور گفت: چند سالی است که اعتماد اجتماعی در ایران رو به کاستی می‌رود و این امر در اعتراضات اخیر تشدید شده است؛ حال آنکه کاهش اعتماد اجتماعی زمینه‌ساز فروپاشی سیاسی می‌شود.

امان الله قرایی مقدم در گفتگو با «توسعه ایرانی» افزود: زمانی که مسوولان به وعده‌های

چند سالی است که اعتماد اجتماعی در ایران رو به کاستی می‌رود و این امر در اعتراضات اخیر تشدید شده است؛ حال آنکه کاهش اعتماد اجتماعی زمینه‌ساز فروپاشی سیاسی می‌شود

خود جامعه عمل نمی‌پوشانند و یا اینکه نسبت به مسائل و مشکلات افراد جامعه واکنش چندانی نشان نمی‌دهند دیگر مردم اعتماد اجتماعی نخواهند داشت و اعتراضات خود را با روش دیگری مانند تجمع نشان خواهند داد. این جامعه‌شناس در پاسخ به سوال خبرنگار ما مبنی بر اینکه علت اصلی کاهش اعتماد اجتماعی در جامعه کنونی چیست، یاد آور شد: شکاف بین نسلی و نادیده گرفتن خواسته‌ها و نیاز افراد به خصوص جوانان و نوجوانان در افزایش کاهش اعتماد اجتماعی نقش بسزایی دارد. به عبارت ساده‌تر زمانی که تعاملات اجتماعی دچار خلأ و اشکال می‌شود و یا به هر دلیلی از بین می‌رود. به‌طور حتم شاهد کاهش اعتماد اجتماعی خواهیم بود.

وی ادامه داد: این روزها نسل خاکستری به دلیل نادیده گرفته شدن دیگر تاپ‌آوری چندانی در برابر مشکلات و مسائل ندارند. از این رو به دنبال احقاق حقوق خود هستند.

قرایی مقدم با بیان این مطلب که انتظار می‌رفت دولت از گذشته برنامه‌ریزی مناسبی برای حل معضل نبود اعتماد اجتماعی داشته باشد، یاد آور شد: متأسفانه در سال‌های گذشته علی‌رغم گوشه‌های مکرر از سوی کارشناسان و جامعه‌شناسان، دولت هیچ برنامه‌ای برای افزایش همدلی در میان افراد جامعه نداشت. بنابراین بروز این نوع اعتراضات اتفاقی بسیاری پدیده‌ی به نظر می‌رسد.

نقش فاصله طبقاتی در کاهش اعتماد اجتماعی

این جامعه‌شناس گفت: باید یاد آور شد که نبود اعتماد اجتماعی اصلی‌ترین مولفه‌های اعتماد اجتماعی است. به عبارت ساده‌تر اعتماد اجتماعی در جامعه است.

شرایط موجود مشارکت اجتماعی به حداقل خواهد رسید و این چنددستگی در میان افراد جامعه تبعات منفی سیاسی بسیاری را به دنبال خواهد داشت. قرایی مقدم یاد آور شد: متأسفانه کاهش مشارکت اجتماعی نه تنها جامعه را هدف می‌گیرد بلکه مشکلات اقتصادی و سیاسی عدیده‌ای را به دنبال خواهد داشت. به عنوان مثال دیگر در این شرایط مردم با برنامه‌های گروهی از قبل تعیین شده همراهی چندانی نخواهند داشت.

وی افزود: افزایش فاصله طبقاتی یکی از مهمترین دلایل کاهش اعتماد اجتماعی است. متأسفانه طی سال‌های اخیر شاهد افزایش فاصله طبقاتی در جامعه هستیم، اتفاقی که منجر به توسعه فقر در کشور شد و چند شغله بودن هم نتوانست هزینه‌های جاری خانواده را پوشش دهد.

این جامعه‌شناس در خصوص اینکه نقش خانواده در کاهش اعتماد اجتماعی چیست، متذکر شد: خانواده در کاهش اعتماد اجتماعی نقش بسزایی دارد. به گونه‌ای که می‌توان پایه‌گذار کمرنگ شدن اعتماد اجتماعی را خانواده دانست.

قرایی مقدم عصیانگری را شاخصه اصلی کاهش اعتماد اجتماعی عنوان کرد و ادامه داد: در جامعه‌ای که اعتماد اجتماعی وجود نداشته باشد به یقین همدلی و آرامش چندانی به چشم نخواهد خورد.

وی افزود: افزایش نزاع خیابانی، نبود اعتماد میان افراد و مسائلی از این دست از ابتدایی‌ترین معایب حذف اعتماد اجتماعی در جامعه است.

قرایی مقدم گفت: سرمایه اجتماعی به عنوان یکی از اصلی‌ترین مولفه‌های اعتماد اجتماعی است. به عبارت ساده‌تر اعتماد اجتماعی در جامعه است.

زمانی که مسوولان به وعده‌های خود جامه عمل نمی‌پوشانند و یا اینکه نسبت به مسائل و مشکلات افراد جامعه واکنش چندانی نشان نمی‌دهند دیگر مردم اعتماد اجتماعی نخواهند داشت و اعتراضات خود را با روش دیگری مانند تجمع نشان خواهند داد

علت سرمایه اجتماعی است. تا جایی که اعتماد اجتماعی از شرایط عمده و کلیدی برای مالکیت هر جامعه‌ای محسوب می‌شود. به گونه‌ای که اگر اعتماد اجتماعی در سطح جامعه حذف شود. دیگر مشروعیت نظام و آن توسعه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی از بین خواهد رفت.

وی در ادامه بیان کرد: حذف اعتماد اجتماعی باعث از بین رفتن مشروعیت نظام سیاسی، اقتصادی و فرهنگی خواهد شد. اعتماد اجتماعی یک نوع فرآیند میان افراد جامعه و سازمان‌ها است. باید توجه داشت که اعتماد اجتماعی می‌تواند به صورت مستقیم و غیر مستقیم بر میزان روابط اجتماعی که افراد با یکدیگر دارند، تاثیر گذار باشد؛ به عبارت ساده‌تر هر چه میزان روابط میان افراد، گروه‌ها و سازمان‌ها بیشتر باشد، به همان میزان روابط اجتماعی نیز از ثبات و پایداری بیشتری برخوردار است. بنابراین اعتماد اجتماعی نتیجه تعاملات اجتماعی موجود است، حال چنانکه تعاملات اجتماعی افزایش یابد به طور حتم شاهد افزایش اعتماد اجتماعی نیز خواهیم بود.

قرایی مقدم در رابطه با دیگر نتایج کاهش اعتماد اجتماعی گفت: کاهش اعتماد اجتماعی می‌تواند زمینه‌ساز از بین رفتن انضباط اجتماعی شود به عبارت ساده‌تر اگر این سرمایه اجتماعی از بین برود، دیگر نمی‌توان انتظار خدمات رسانی‌های اجتماعی را نیز داشت.



روی زمین، فضای سبز محدود، تجهیزات ورزشی، وسایل بازی کودکان، سرویس بهداشتی و نیمکت‌های شهری وجود داشته باشد و در زیر زمین، پارکینگ طبقاتی احداث شود. البته باز هم زمین‌های موجود در تهران برای ایجاد چنین فضاهایی محدود است و به همین دلیل است که می‌گویم املاک و اراضی موجود در اختیار شهرداری، به تنهایی کفاف جبران کمبود تعداد پارکینگ‌های عمومی در پایتخت را نمی‌دهد.

وی در ادامه تاکید کرد: راهکار اصلی رفع معضل کمبود جای پارک در تهران، ایجاد تمایل در بخش خصوصی برای ورود به میدان ساخت پارکینگ‌های عمومی است. البته همین حالا مدیریت شهری پایتخت، مشوق‌های زیادی برای این کار در نظر گرفته است و افرادی که زمین‌های مناسب خود را برای پارکینگ عمومی تخصیص می‌دهند و در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کنند، می‌توانند چند طبقه‌ها از مجتمع‌های پارکینگ خود را برای واحدهای تجاری یا اداری در نظر بگیرند یا مثلاً در طبقه‌های انتهایی پارکینگ طبقاتی خود، یک تالار پذیرایی تاسیس کنند.

تهرانی‌ها به‌طور متوسط ۲۰ دقیقه

برای پیدا کردن جای پارک معطل می‌شوند

آقامیری با بیان این که احداث مجتمع‌های پارکینگ، بیش از افزایش ظرفیت پارک حاشیه‌ای می‌تواند به حل مشکل کمبود جای پارک در تهران کمک کند، عنوان کرد: در حال حاضر مساله کمبود جای پارک در تهران به قدری حاد است که یک خودروی شخصی به‌طور متوسط در سطح شهر باید ۱۵ تا ۲۰ دقیقه دنبال جای پارک باشد تا بتواند محل مناسبی پیدا کند و حتی در ساعات‌های شلوغ روز و در مناطق پرتردد، ممکن است میزان این معطلی به ۳۰ تا ۴۰ دقیقه افزایش یابد.

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران ادامه داد: معطلی شدید رانندگان برای یافتن جای پارک در تهران و مسیر طولانی که معمولاً آن‌ها برای پیدا کردن محل مناسب پارک خودروی خود طی می‌کنند، هم باعث تشدید ترافیک در سطح شهر می‌شود و هم به افزایش آلودگی هوای تهران می‌زند. اما اگر خودروها بتوانند زودتر جای پارک پیدا کنند، حداقل ۱۵ تا ۲۰ دقیقه زودتر خاموش می‌کنند، یعنی هم مسیر کمتری را در ترافیک شهری برای پیدا کردن جای پارک طی خواهند کرد و هم میزان انتشار آلاینده‌های آن‌ها کمتر خواهد شد.

تشدید ترافیک و آلودگی هوا

بر اثر کمبود جای پارک در پایتخت

نماینده مردم تهران در پارلمان شهری پایتخت تاکید کرد: حل معضل کمبود جای پارک در تهران، هم به کاهش ترافیک و آلودگی هوا کمک می‌کند و هم باعث کاهش زمان هدررفت شهروندان می‌شود و آرامش فکری آن‌ها را بیشتر می‌کند؛ بنابراین رفع این معضل، یکی از مهمترین موضوعاتی است که شهرداری باید برای آن اقدامات عاجل انجام دهد و بهترین راهکار در این زمینه نیز احداث پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر است.

وی در پایان تصریح کرد: ساخت مجتمع‌های پارکینگ در سطح شهر، موضوعی نیست که تمام بار آن را روی دوش شهرداری ببندیم و قطعاً باید بخش خصوصی نیز برای این کار وارد میدان شود؛ کم‌الین که در کشورهای پیشرفته هم این طور نیست که دولت و شهرداری‌ها به تنهایی برای احداث پارکینگ طبقاتی اقدام کنند و بیشتر پارکینگ‌های عمومی در اختیار بخش خصوصی قرار دارند.

پایتخت ۱.۵ میلیون «جای پارک خودرو» کم دارد

پارک و افزایش تعداد مجتمع‌های پارکینگ در سطح پایتخت اجرا کند؟ خبرنگار ایلنا این سوال را با سید محمد آقامیری، نایب رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران در میان گذاشته و او در پاسخ گفته است: معضل کمبود جای پارک در سطح شهر تهران بسیار وخیم‌تر از آن است که شهرداری بتواند به تنهایی آن را حل کند، به نحوی که بر آورده‌اشان می‌دهد که تهران حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار واحد جای پارک کم دارد و کمبود شدید سرانه جای پارک در تهران، به شکلی نیست که شهرداری بتواند بدون کمک گرفتن از بخش خصوصی آن را جبران کند. وی افزود: شهرداری تهران باید شرایط را تسهیل کند تا بخش خصوصی رغبت پیدا کند که برای ساخت مجتمع‌های پارکینگ وارد میدان شود؛ به‌طور مثال، شهرداری می‌تواند از بخش خصوصی بخواهد که زمین‌های خود را برای احداث پارکینگ‌های عمومی تخصیص دهد و چند طبقه‌ها از مجتمع‌های پارکینگ احداث شده را برای واحدهای اداری و تجاری در نظر بگیرد و از این طریق به درآمدهای بیشتری بپردازد.



املاک شهرداری، به تنهایی

برای جبران کمبود پارکینگ عمومی کافی نیست

آقامیری با تاکید بر اینکه شهرداری املاک زیادی در اختیار ندارد که بتواند آن‌ها را به پارکینگ عمومی تبدیل کند، عنوان کرد: کمبود سرانه خدمات شهری مختلف در سطح پایتخت، فقط مربوط به کمبود جای پارک نیست و مادر مسائل دیگر از جمله فضای سبز یا زمین‌های بازی کودکان نیز دچار کمبودهایی هستیم و شهرداری باید همه این کمبودها را جبران کند. بنابراین مانی توانیم از شهرداری انتظار داشته باشیم که تمام املاک و زمین‌های خود را صرفاً برای احداث پارکینگ عمومی در نظر بگیرد و به مسائل دیگر توجه نداشته باشد.

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران ادامه داد: شهرداری می‌تواند بخشی از زمین‌هایی که در آن‌ها بوستان‌های کوچک یا زمین‌های بازی ایجاد شده است، برای احداث پارکینگ‌های طبقاتی عمومی در زیر این زمین‌ها در نظر بگیرد. یعنی بر

گزارش

عضو شورای شهر تهران:

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران با تاکید بر کمبود ۱.۵ میلیون واحد جای پارک در پایتخت گفت: کمبود شدید سرانه جای پارک در تهران به حدی است که شهرداری نمی‌تواند به تنهایی این معضل را حل کند، بلکه مدیریت شهری باید تسهیلات و مشوق‌های لازم را فراهم کند تا بخش خصوصی برای ورود به میدان احداث پارکینگ‌های عمومی رغبت پیدا کند؛ زیرا مهمترین راهکار رفع معضل کمبود جای پارک در پایتخت، ساخت مجتمع‌های پارکینگ است.

به گزارش ایلنا، کمبود جای پارک یکی از معضلات اساسی شهرداری تهران است که با یک بررسی میدانی ساده و گشت و گذاری کوتاه در خیابان‌های پایتخت، به راحتی می‌توان متوجه آن شد؛ مساله‌ای که در دهه‌های اخیر به دلیل افزایش جمعیت تهران، رشد تعداد خودروها و عدم توسعه متناسب پارکینگ‌های عمومی تشدید شده است و به صورت روزمره اهالی شهر تهران بخصوص دارندگان خودروهای شخصی را آزار می‌دهد و به افزایش ترافیک و آلودگی هوا دامن می‌زند.

وظیفه اصلی حل مشکل کمبود جای پارک روی دوش شهرداری تهران است و در همین راستا اخیراً هوشمندان، رئیس کمیته اجتماعی شورای شهر در تذکری در صحن علنی پارلمان شهری تهران با بیان این که در شرایط محدود بودن منابع مالی شهرداری، رویکرد توسعه ساختمانی و فیزیکی برای معاونت‌ها و سازمان‌های تابعه شهرداری تهران ضرورتی ندارد، تاکید کرده است که شهرداری باید زمین‌های مستعد تحت مالکیت خود یا زمین‌های معرفی شده توسط متقاضیان را توسعه دهد و با مالکیت خصوصی را برای احداث پارکینگ‌های عمومی و محله‌ای در نظر بگیرد.

تعداد پارکینگ‌های عمومی تهران،

کمتر از یک سوم استاندارد جهانی

معضل کمبود جای پارک و بخصوص کمبود تعداد مجتمع‌های پارکینگ عمومی در تهران، نه تنها با بررسی میدانی ساده در سطح شهر مشخص می‌شود، بلکه آمارهای رسمی مسئولان شهری نیز از این حکایت دارد که تعداد پارکینگ‌های عمومی تهران کمتر از یک سوم استانداردهای جهانی است؛ به نحوی که مطابق آمار ارائه شده توسط حجت الاسلام سید محمد آقامیری، عضو شورای شهر تهران، در حالی که طبق استانداردهای جهانی باید در هر یک کیلومتر مربع از سطح شهر، ده مجتمع پارکینگ با حداقل ۳۰۰ کیلومتر جای پارک وجود داشته باشد، در تهران در هر کیلومتر مربع تنها سه مجتمع پارکینگ عمومی وجود دارد و بنابراین این می‌تواند گفت تهران حدود ۵۰۰ مجتمع پارکینگ کم دارد.

در چنین شرایطی سوال مهم این است یا توجه به اینکه شهرداری تهران زمین‌های بایر، رها شده یا بلااستفاده زیادی در اختیار دارد که مناسب ساخت پارکینگ‌های عمومی هستند و از طرفی مسئولیت اصلی رفع معضل کمبود جای پارک در تهران بر عهده شهرداری است؛ در شرایط کنونی و با در نظر گرفتن تمام منابع محدودیت‌های موجود در اداره شهر تهران، شهرداری دقیقاً باید چه برنامه‌ای برای حل مساله جای