

از گوشه و کنار

واکنش پلیس به حواشی فیلم منتشره از «نجفی» در آگاهی

رییس پلیس پایتخت به حواشی منتشر شده در خصوص فیلم حضور محمدعلی نجفی در پلیس آگاهی واکنش نشان داد.

به گزارش ایسنا، سردار حسین رحیمی درباره ویدیوی منتشر شده از مواجهه پلیس با محمدعلی نجفی در مقر پلیس آگاهی گفت: آن لحظه‌ای که فیلم گرفته شده جزو لحظاتی است که ایشان تازه وارد در پلیس آگاهی شده و با جوی‌های مقدماتی و اولیه در جریان است.

وی با بیان اینکه ما بعضی از انتقادات به خود را می‌پذیریم و رد نمی‌کنیم، گفت: بالاخره ممکن است ماموران ما هم اشتباهی داشته باشند و اگر مردم احساس می‌کنند ما اشتباهی داشتیم عذرخواهی می‌کنیم، اما سوء نیتی در این زمینه نبوده است.

به گفته فرمانده انتظامی تهران بزرگ، محمدعلی نجفی همچنان در بازداشت و تحقیقات از وی در حال انجام است. پرونده وی نیز تشکیل شده و در حال پیگیری از سوی دستگاه قضایی و پلیس است.

هشدار پلیس فئادر خصوص جمع آوری «فطر»



رییس اداره پیشگیری مرکز تشخیص و پیشگیری از جرایم سایبری پلیس فئاناجا با اشاره به جمع آوری فطر به در سال‌های اخیر از طریق فضای مجازی گفت: متأسفانه فضای مجازی شکرگردی جدید برای مجرمان است که از هر فرصتی سوءاستفاده می‌کنند.

به گزارش ایسنا، سرهنگ مهدی شکیب با اشاره به روزهای پایانی ماه مبارک رمضان و فرارسیدن عید سعید فطر و آرزوی قبولی طاعات و عبادات هموطنان اظهار داشت: متأسفانه در برخی مواقع شاهد هستیم مجرمان سایبری با شکرگردی جدید اقدام به جمع آوری فطر، نذورات و کمک‌های مردمی می‌کنند و شهروندان را از این طرق به دام می‌اندازند. وی ادامه داد: برخی از افراد سودجو با سوءاستفاده از حسن نیت و اعتماد کاربران اقدام به برپایی سایت‌ها، کانال‌ها، گروه‌ها و اپلیکیشن‌ها موسسات جعلی و غیر مجاز کرده‌اند و با انجام تبلیغات گسترده در فضای مجازی و به خصوص شبکه‌های اجتماعی اقدام به دریافت وجوهای مردمی می‌کنند که پشت پرده این جمع آوری دروغ بوده و به هیچ عنوان به دست نیازمندان واقعی نمی‌رسد در برخی مواقع شهروندان به درگاه‌های فیشینگ بانکی هدایت می‌شوند و اطلاعات بانکی آن‌ها به سرقت می‌رود.

سرهنگ شکیب ادامه داد: در برخی موارد نیز این تبلیغات جعلی است، گفت: این گونه سایت‌ها، کانال‌ها و گروه‌ها تنها به دنبال سرقت وجوه پرداختی و یا سرقت اطلاعات بانکی کاربران هستند. سرهنگ شکیب با اشاره به جرایم صورت گرفته در سال‌های قبل و همچنین رویدادها و موضوعات مشابه افزود: افراد سودجو با استفاده از جملاتی همچون دریافت فطر به یا کفاره روزه برای کمک به سبیل زگان و یا افراد آسیب دیده در حادثه زلزله، اعتماد کاربران را جلب می‌کنند.

وی خطاب به هموطنان تاکید کرد: اگر قصد دارید فطر به یا کفاره روزه خود را از طریق فضای مجازی پرداخت کنید، می‌توانید آن را از طریق شرکت‌ها و موسسات مجاز و شناخته شده در کشور که توسط رسانه‌های جمعی (رادیو، تلویزیون و...) اقدام به اعلام شماره حساب‌های رسمی می‌کنند، پرداخت کنید و از وارپ فطر به یا کفاره روزه خود به حساب‌های نامعتبر و شخصی افراد خودداری کنید. این مقام مسئول طراحی و سایت‌ها، کانال‌ها و اپلیکیشن‌های جعلی و منسوب به نهادهای دولتی و مسئول در این زمینه را

مهمترین شرگرد مجرمانه دانست و گفت: از آنجایی که بیشتر هموطنان از تلفن‌های همراه و شبکه‌های اجتماعی استفاده می‌کنند بنابراین امکان طراحی اپلیکیشن‌ها و همچنین کانال‌ها و صفحات جعلی بیش از سایر شرگدهای مجرمانه متصور است.

گاهی صف معنی خود را از دست می‌دهد و قافیه را به پول می‌بازد. می‌توان گفت که آدم‌ها هر چقدر از نظر طبقه اجتماعی فرودست تر باشد، «زمان» بیشتری را در انتظار می‌مانند. اینجا می‌توان از «کالای شدن» زمان گفت؛ «زمان»ی که باید خریده شود

عقل در این مسئله لایعقل بود. این نمایش‌ها، تگ‌گویی‌ها و مونولوگ‌ها اگر نباشند یا چشم‌ها را باید بست و به خواب فرو برد و صدای ریل و ضرباهنگ کسالت‌آورش را مرور کرد یا آنها را به تبلیغ‌های مضحک روی دیوار مشغول کرد. از وقت انبار شده در واگن‌های مترو استفاده می‌کنم و لحظاتی را همدم مسافران می‌شوم. «کریم» ۴۳ ساله و آبدارچی یک شرکت در انقلاب است. تمام وقت روز او در شرکت و رفت‌وآمد مترو می‌گذرد. او می‌گوید: «حساب کنی هفته‌ای شش ساعت در مترو منتظر می‌مانم.»

افرادی که اهل اکتشاف هستند، از رفت‌وآمدشان لذت می‌برند

در این میان پژوهشی در دانشگاه هاروارد در این باره انجام شده است و آماری جالب توجه دارد. در این پژوهش آمده است که آدم‌هایی که میزان کنترل شخصی‌شان بیشتر است، از رفت‌وآمد روزانه بیشتر لذت می‌برند. پژوهشگران می‌گویند دلیلش این است که این افراد از رفت‌وآمد به عنوان روشی برای اکتشاف یا برنامه‌ریزی ذهنی برای روز پیش‌رو استفاده می‌کنند. در حالی که بقیه آدم‌ها، که کنترل شخصی‌شان کمتر است، سعی می‌کنند در این زمان تفریح کنند، مثلاً موسیقی گوش بدهند یا بازی کنند. بخش دیگری از این پژوهش نشان می‌دهد که افرادی که بیشتر اهل اکتشاف هستند، بیشترین لذت را از زمان رفت‌وآمدشان می‌برند.

با همه این صحبت‌ها هر چه زمانی که برای رفت‌وآمد صرف می‌کنید طولانی‌تر باشد آثار مخرب آن هم بیشتر است. حتی از این هم بدتر، از آنجا که ترافیک و تاخیر مترو و اتوبوس‌ها غیرقابل پیش‌بینی است، خود را در این شرایط قرار دادن یعنی یک رنج غیرقابل تحمل. با این حال تکنولوژی و فناوری‌های جدید بسیاری از کارها را برای انسان‌ها آسان کرده است، اما مشکل حمل‌ونقل و وقت و انرژی که در این مسیر هدر می‌رود همچنان لاینحل مانده است.

می‌گیرد و جهت پیدای کند. بعضی هم ایستادن در صف از حوصله‌شان خارج است و یک نفر را مشخص کرده و نوبت می‌گیرند و دنبال کارشان می‌روند تا نوبت‌شان فرارسد. برای این بخش از شهروندان صف معنی جز «نوبت» و «انتظار» ندارد و این مفاهیم تداعی کننده «هدر دادن» و «تلف کردن» زمان هستند.

«زمان»ی که باید خریده شود به تجربه همیشه سلوغ می‌روم؛ جایی که پیاده‌روهایش در روزهای عادی هم حالتی صف‌مانند دارند. به واری صف‌های خیاطی در پاساژ اتحاد در وسط بازار تجریش آمده‌ام. پاساژی که مخصوص دوخت‌و‌دوز پارچه‌والیسه و کیف‌و‌کفش است. برای کوتاه کردن قد شلواری که خریده بودم، پیش یکی از خیاط‌ها رفتم. گفت: «کار شما برای فردا آماده می‌شود.» گفتم: «خیلی طول نمی‌کشد و در حد کوتاه کردن است.» گفت: «وقت ندارم.» در همین حال یک مشتری می‌آید. او هم برای کوتاه کردن پاجه شلوار و رفو کردن آمده است. به او هم همین راهی می‌گوید. اما مشتری وقتی به خیاط پیشنهاد می‌دهد که پنج هزار تومان بیشتر از قیمت مقطوع پرداخت می‌کند، کار او را در اولویت قرار داده و فوری انجام می‌دهد. در این حالت کسی که «ندارد» باید منتظر و در صف بماند. اینجا صف معنی خود را از دست می‌دهد و قافیه را به پول می‌بازد. می‌توان گفت که آدم‌ها هر چقدر از نظر طبقه اجتماعی فرودست تر باشد، «زمان» بیشتری را در انتظار می‌مانند. اینجا می‌توان از «کالای شدن» زمان گفت؛ «زمان»ی که باید خریده شود.

صف زیرزمینی در مترو در همین حال تهران گردی‌ام، وارد مترو چهارراه ولی عصر می‌شوم. انبوه جمعیت مسافران، صف طولی را روبه‌روی واگن قطار شکل داده است. در واگن که باز می‌شود، موزای دره‌های ورودی قطار به صف می‌ایستیم تا مسافران از قطار خارج شوند و ما سوار شویم. توده‌های گرم از داخل واگن‌ها بیرون می‌آید. در مترو سکوت شده در خودماندگی مسافران طاق‌فراست. صدایی از کسی بیرون نمی‌آید جز به ضرب یا شتم. حوصله‌ام که سر می‌رود خودم را سرگرم نگریستن به مدل‌های لباس مسافران و آرایش سروصورت مردم می‌کنم. در این هنگام پیرمردی بدله‌گو سکوت مترو را می‌شکند و با خواندن غزل‌هایی از حافظ از این واگن به آن واگن می‌رود و چشم‌های سرگردان را به خود خیره می‌کند. این بیتش یادماند: «بس بگشتم که بیرسم سبب درد فراق / مفتی



شسیوه برای تحقق این وضعیت محسوب می‌شد. او ادامه می‌دهد: «تان و نفت دو کالای ضروری بود که تامین آن با ایستادن در صف معنا می‌یافت. صف این دو کالا از آن حیث که هم جزو نیازهای روزمره بود و هم گستره آن تمام اقشار و طبقات را در بر می‌گرفت، همواره پررونق بود. به تدریج و به موازات تنوع تولید و فروش کالاها و خدمات جدید، بر تعداد صف‌ها نیز اضافه شد. علاوه بر صف‌های معمول نفت و نان، شاهد تجمع‌های صف‌محور برای دریافت کالاهای کوپنی و همچنین کالاهای کمیابی همچون دارو، شیر خشک و حتی لوازم یدکی ماشین نیز بودیم.»

زندگی شهری الزامات خاص خود را دارد اگر گذشته بعضی از صف‌ها عرصه تولید، توزیع و تفسیر اخبار بود و در کنار رسانه‌های رسمی کم‌شمار، خود یک خبرگزاری به حساب می‌آمد. نمونه آن صف نانواپی است. «آخرین نفر شما می‌آید؟» این گزاره هنگامی گفته می‌شود که صف سلوغ و بی‌نظم است. به یک صف نانواپی می‌روم. در دست و روبروی من، کنار جدول‌های خیابان، مردی خوشرو ایستاده است. با یک دستش، دست پسر نوجوانی را گرفته و بر بازویش هم بچه‌ای را حمل می‌کند. «رضا» ۳۹ ساله به «توسعه‌یابی» می‌گوید: «ببینید زندگی شهری الزامات خاص خودش را دارد. یک بخش از این موضوعی که شما مطرح می‌کنید، شخصی است و بخشی دیگر جبر زندگی شهری است. حالا من در مجموع می‌گویم که تقریباً هفته‌ای ۱۲ ساعت در مکان‌هایی که

در ایران که از اوایل دهه ۴۰ شمسی آغاز شد، در کنار هزاران پدیده نوین، صف را نیز به زیست جمعی ایرانیان افزود. حالا باید قبول کنیم که بخش قابل توجهی از وقت‌مان در انواع و اقسام صف‌ها می‌گذرد و روزی دو سه ساعت در صف بودن و انتظار ایستادن، تقریباً ۱۰ درصد از کل روز را شامل می‌شود که اگر در عدد امید به زندگی یا همان طول عمر ضرب شود، رقم قابل توجهی از زمان و زندگی‌مان را به خود اختصاص می‌دهد. در این میان روایت مردم از «صف‌نشینی» و اتلاف زمان در آن نوع خود جالب به نظر می‌رسد. به همین منظور با ورود به چند صف، زمانی را هم صحبت در صف‌ماندگان کردم.

نیمی از زندگی مادر دهه ۶۰ در صف سپری شد «حسین» کارمندی بازنشسته است. او به روایت تجربه‌های صف‌نشینی‌اش در دهه ۶۰ می‌پردازد و به «توسعه ایرانی» می‌گوید: «نیمی از زندگی من و هم‌نسلانم در سال‌های دهه ۵۰ و به‌ویژه دهه ۶۰ در صف سپری شد. صف‌هایی که در گوشه‌گوشه شهرهای بزرگ و روستاهای کشور برای دریافت کالا و خدمات تشکیل می‌شد. در آن سال‌ها دیدن جمعیتی که گاه در یک صف و گاه به تکنیک جنسیت در دو صف جداگانه اما با مقصدی واحد، ردیف شده بودند، به تصویری عادی و روزمره بدل شده بود و انبوه جمعیت و محدودیت کالا و خدمات، نیازمند برقراری نوعی نظام اولویت‌بندی برای واجدین شرایط بود. صف، ساده‌ترین و مهم‌ترین

مترو، اتوبوس‌ها و بی‌آرتی‌های شبانه و روزانه پر است از صورت‌های خسته‌ای که غبار غم بر آنها نشسته و نگاه‌شان پر از ناامیدی است. گویا رهایی از این رفتار و آمده‌های ملال‌آور و زمانی که کش می‌آید دشوار است. رفت‌وآمد هر روزه بین محل زندگی و محل تحصیل یا کار چقدر زمان ما را تلف می‌کند؟ هر لعابی که صبح دم به روحیه‌مان و ظاهرمان بنزیم، لاجرم در ساعات برگشت از فرط انتظار رنگ می‌بازد. کافی است شغلی روزانه داشته باشید تا این روزمرگی را درک کنید. اما بخش زیادی از این زمان ما در رفت‌وآمدهای روزمره و در «صف‌ها» تلف می‌شود.

از سوی دیگر این روزها مردم برای هر چیزی صف می‌کشند؛ صف‌هایی که هیچ لزومی ندارد. برای مثال همین دو هفته گذشته سر ماجرای بنزین صف‌های طولی شکل گرفت در حالی که اساساً نیازی به این صف‌ها نبود و بنزین کالایی حیاتی نیست. صف شکر، صف گوشت، صف نانواپی، صف مدرسه، صف فروشگاه، اتوبوس، تاکسی، سینما، مترو، اداره، ترمینال، سفارت، ندری، بیمارستان، صف آب، بنزین، عابر بانک، رستوران، ترافیک، وام، یارانه، صف جزوه و... بپذیریم که صف جزء جدایی‌ناپذیر و لاینفک زندگی روزمره ما شده و به نوعی باج دادن به زندگی شهری است. باج‌های گسترش شهرنشینی به معنای امروز



آسو محمدی

زمان‌های تلف شده در زندگی روزمره چقدر است؟

آخرین نفر شما می‌آید؟

دیزل گیت دیگری در راه است؟



و توسعه سواری‌های پایه گازسوز که اتفاقاً مطالعات آن هم در کشور انجام شده، اقدام کنند. ضمن اینکه طبق استانداردهای جهانی موتورهای پایه گازسوز در رده خودروهای پاک قرار می‌گیرند.

معاون رئیس جمهوری همچنین با اشاره به تاثیر کیفیت سوخت گازوئیل در کارکرد موتور و قطعات کاهش آلایندگی خودروهای دیزلی تاکید کرد: «علی‌رغم تلاش وزارت نفت، تعداد زیادی از جایگاه‌های سوخت کشور از گازوئیل استاندارد یورو ۴ برخوردار نیستند و اگر خودروهای دیزلی حتی یک بار هم از سوخت غیر استاندارد با گوگرد بالای ۵۰ ppm استفاده کنند،

نشان می‌دهد که موتورهای دیزلی بسیار آلوده‌کننده هستند و ترکیبات آلایندگی آن به‌ویژه ذرات معلق سرطان‌زا است. رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به اینکه وجود ۱۰۰ هزار خودروی سنگین دیزلی در تهران به معضلی لاینحل تبدیل شده است، تصریح کرد: در شرایطی که هنوز نتوانستیم مسئله این خودروهای سنگین دیزلی تهران را با وجود مصوبات متعدد و قانون هوای پاک حل و فصل کنیم، چطور می‌توانیم سواری دیزلی را هم وارد چرخه مصرف کنیم؟ هنوز وزارت صنعت و وزارت کشور به تعهداتشان برای نصب فیلتر دوده و یا گازسوز کردن خودروهای سنگین عمل نکرده‌اند و قطعاً تولید سواری‌های دیزلی مشکلات گذشته، اصرار چندین خواهد کرد. وی با تاکید بر اینکه کنترل آلایندگی موتورهای دیزلی پیچیده‌تر از موتورهای بنزینی است، گفت: بهتر است به جای تولید موتورهای دیزلی بخش خصوصی و دولتی در زمینه تولید

آیسواری‌های دیزلی وارد چرخه تولید می‌شوند؟ شنیده‌ها حاکی از آن است که سازمان محیط‌زیست در حال بررسی درخواست تولید سواری‌های دیزلی است، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به اینکه این موضوع از سوی مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو مطرح شده است، گفت: سازمان محیط‌زیست قطعاً با ورود موتور دیزل به ناوگان سواری مخالف است و امیدواریم که هیچ دولتی حاضر نشود که مجوز ورود ناوگان دیزل سواری را به جاده‌ها و شهرهای کشور صادر کند.

عیسی کلانتری در گفت‌وگو با ایسنا با این توضیح که «مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو» از حدود یک دهه پیش، مطالعاتی روی موتور سواری دیزلی انجام داده و گوید در این زمینه سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیون یورویی نیز داشته است و در حال حاضر نیز دنبال تولید و توسعه موتورهای دیزلی است، اظهار کرد: بررسی کارشناسان سازمان حفاظت محیط‌زیست