کسب و کار

## محدودیت‌های هوش مصنوعی و چگونگی مدیریت آن

برخلاف نسل‌های پیشین هوش مصنوعی که در آن این انسان‌ها بودند که درک و تلقی خود از واقعیت را در قالب یکسری کدهای برنامه‌نویسی شده به هوش مصنوعی تزریق می‌کردند، هوش مصنوعی جدید و یادگیری ماشینی معاصر این توانایی را دارد تا به سبک خودش دست به مدل‌یابی واقعیت بزند و واقعیت را آن‌طور که خودش می‌بیند به کار بگیرد. در واقع هوش مصنوعی جدید، آن واقعیت‌هایی را که درک کرده و چگونگی دستیابی به آن را برای انسان «توضیح نمی‌دهد» و توسعه‌دهندگان سیستم‌های هوش مصنوعی نیز انجام چنین کاری را از ماشین‌ها توقع ندارند؛ چراکه نیازی به این کار نمی‌بینند. بطور کلی ما انسان‌ها بیشتر به دنبال نتایج و دستاوردهایی هستیم که هوش مصنوعی برای ما به ارمغان می‌آورد و به همین دلیل هم هست که ماشین‌ها را مورد آموزش قرار می‌دهیم و از این طریق انتظار داریم، تا بقیه کار توسط هوش مصنوعی انجام شود. وظیفه ما پس از جمع‌آوری واقعیت‌ها و نتایج توسط ماشین‌ها چیزی نیست مگر تائید و پالایش نتایج مطلوب.

گاهی اوقات عملکرد ماشین‌ها در فراسوی چارچوب‌های درک و تجربه بشر باعث می‌شود تا هوش مصنوعی دیدگاه‌ها و پیشنهادهایی را تولید کند که اگرچه درست است اما در دایره فهم انسان‌ها نمی‌گنجد و به همین دلیل هم هست که برخورد بشر با این دسته از واقعیت‌های معرفی‌شده از طرف هوش مصنوعی برخوردی همراه با تعجب و ناباوری است چراکه این واقعیت‌های متفاوت در قالب دانش کنونی بشر قرار نمی‌گیرند. به همین دلیل هم هست که این رفتار هوش مصنوعی از نظر انسان‌ها یک نوع محدودیت ماشین‌ها در نظر گرفته می‌شود. علاوه بر این، هوش مصنوعی این قابلیت را ندارد تا آنچه کشف کرده را به‌طور کامل منعکس کند و نسبت به آن بازخورد نشان دهد، حال آنکه انسان در تمام دوره‌ها پدیده‌هایی همچون جنگ را تجربه کرده و پس از آن اقدام به انعکاس درس‌هایی کرده که آموخته و این کار را به‌صورت سرودن شعر و روایت داستان و کشیدن نقاشی و بازتعریف ترازدی‌های مرتبط با جنگ‌های معروف تاریخ انجام داده است. هوش مصنوعی اما از انجام چنین کارهایی عاجز است و نمی‌تواند در مورد کشفیاتی که کرده و گره‌هایی که از زندگی انسان گشوده و دستاوردهایی که داشته داستان‌سرایی و قهرمان‌سازی کند. علاوه بر این، هوش مصنوعی احساس خاصی در مورد ضرورت‌های اخلاقی و فلسفی راجع به منعکس کردن فعالیت‌ها و دستاوردهایش ندارد و فقط آموخته که یکسری روش‌های خوب را به کار ببندد و به نتایج مطلوبی دست یابد و این یک نقطه‌ضعف بزرگ برای هوش مصنوعی محسوب می‌شود.

از سویی دیگر تجربه نشان داده است که حتی هوش مصنوعی جدید و پیشرفته امروز نیز مرتکب اشتباه و خطا می‌شود. به عنوان مثال بارها پیش آمده که نرم‌افزار تشخیص تصویر گوگل به شکل عجیبی تصویر یک انسان را به‌صورت تصویر یک حیوان تشخیص داده یا تصویری را که از یک حیوان به او نشان داده شده، به‌صورت تصویر یک نقشک در نظر گرفته است. چنین اشتباهاتی از نظر انسان‌ها خیلی مضحک و خنده‌دار به نظر می‌رسند؛ اما بارها و بارها از هوش مصنوعی سر می‌زنند. این اشتباهات هوش مصنوعی ریشه در عوامل مختلفی دارند. تحت‌تاثیر داده قرار دانستن یکی از مهمترین نقاط ضعف ماشین‌های هوش مصنوعی است؛ چراکه هوش مصنوعی، بدون در اختیار داشتن داده نمی‌تواند الگوهای جدید را یاد بگیرد و تنها چیزهایی را تشخیص می‌دهد که برایش تعریف شده‌اند و در برخورد با موقعیت‌های خاص و تعریف‌نشده عاجز باقی می‌ماند. به‌عنوان مثال، در مجموعه داده‌هایی که در اختیار ماشین‌های خودران قرار می‌گیرد، چیزی به نام پریدن یک گونه گوزن کمیاب به وسط جاده تعریف نشده و در نتیجه اگر در دنیای واقعی یک گوزن به جلوی یک ماشین خودران در حال حرکت بپرد، آن ماشین هیچ واکنشی در برابر این اتفاق از خود نشان نخواهد داد.

یکی دیگر از نقاط ضعف هوش مصنوعی از آنجا سرچشمه می‌گیرد که هوش مصنوعی معمولا به همان سمتی تمایل پیدا می‌کند که آفریننده‌گان و طراحانش به آن سمت میل دارند؛ چراکه در جریان فرایند آموزش به هوش مصنوعی، داده‌هایی در اختیار ماشین‌ها قرار می‌گیرند که مدنظر طراحان است و این اتفاق به معنای واقعی کلمه در جریان یادگیری تحت نظارت روی می‌دهد. به‌عنوان مثال یک پرنده بازی شطرنج را در نظر بگیرید که طراح آن به انجام یکسری حرکت‌ها و مهره‌هایی خاص تمایل دارد. آنچه در جریان برنامه‌ریزی برای بازی شطرنج توسط این برنامه رخ خواهد داد این است که هوش مصنوعی به انجام حرکت‌هایی تمایل پیدا می‌کند که مطابق با میل و علاقه طراحش هست؛ حتی اگر این حرکت‌ها بهترین و درست‌ترین حرکت‌های ممکن نباشند.

یکی دیگر از منابع تشخیص اشتباه هوش مصنوعی به عدم‌انعطاف کافی و قدرت انطباق در ماشین‌های هوش مصنوعی مربوط می‌شود. مثال اشتباه گرفتن یک حیوان با یک نقشک را در نظر بگیرید؛ چنین تصویری به این دلیل موجب گمراهی هوش مصنوعی می‌شود که دارای ظرافت‌هایی است که به چشم ما انسان‌ها نمی‌آید؛ اما از چشم تیزبین ماشین‌ها دور نمی‌ماند. همین توجه زیاد هوش مصنوعی به جزئیات و ظرافت‌هاست که موجب گیج شدن و در نتیجه به اشتباه افتادن ماشین‌ها می‌شود. از سویی دیگر، هوش مصنوعی فاقد آن چیزی است که ما انسان‌ها به‌خوبی از آن برخوردار بوده و به آن «عقل سلیم» می‌گوییم؛ به همین دلیل هم هست که ماشین‌ها چیزهایی را باهم قاطی می‌کنند که ما انسان‌ها بسرعت و به‌آسانی آنها را از هم تشخیص می‌دهیم و این مشکل در این واقعیت ریشه دارد که قدرت ممیزی و انطباق‌پذیری هوش مصنوعی پایین است.

شکنندگی هوش مصنوعی تا حد زیادی انعکاسی است از سطحی بودن آن چیزهایی که یاد می‌گیرد. به‌طور کلی، پیوندهایی که بر مبنای یادگیری تحت نظارت و یادگیری تقویت‌شده بین ورودی‌ها و خروجی‌ها ایجاد می‌شود تفاوت‌های عمیقی با تجربیات و مفهوم‌سازی‌های ما انسان‌ها دارد. علاوه بر این، چنین شکنندگی قابل‌توجهی تا حدی به نبود خودآگاهی در ماشین‌های هوش مصنوعی مربوط می‌شود؛ چراکه ماشین‌ها از آنچه نمی‌دانند آگاهی ندارند و از این جهت با انسان‌ها تفاوت دارند که از خطاهای فاحش و چیزهایی که اشتباه بودنشان کاملا مشخص است اجتناب می‌کنند. در این میان مدیریت ریسک‌هایی که می‌توانند دامان هوش مصنوعی فوق پیشرفته فردا را بگیرند کاملا ضروری و حیاتی است و این وظیفه محققان، شرکت‌ها، دولت‌ها و البته سازمان‌های جامعه مدنی است که در این زمینه فعال باشند و هوش مصنوعی یادگیرنده و مولد را به مسیر درست و مناسبی هدایت کنند.

مترجم: سید حسن علوی لنگرودی

منبع: کتاب The age of AI: and our human future

alavitarjomeh@gmail.com

شهردار کرج:

## توجه به مطالبات مردمی باید در عملکرد ما قابل مشاهده باشد

شهردار کرج گفت: توجه به مطالبات و درخواست های مردمی باید در عملکرد و جهت گیری های ما قابل مشاهده باشد و مدیران شهری حق فراموشی وعده ها و ایجاد و خلق بدبینی نسبت به مدیریت شهری در بین شهروندان را ندارند؛ ما خادم مردم هستیم و این خدمتگزاری باید صادقانه و سلامت و عملکرایانه باشد.

**به گزارش پیام آشنا،** مهرداد کیائی گفت: ما از مطالبه گری استقبال می کنیم و بنای حل مشکلات شهری را داریم اما نباید فراموش کنیم که برخی کمبودها و محرومیت ها و معضلات در طول چندین دهه ایجاد شده قد و بعضاً ریشه های فرهنگی و اجتماعی هم دارند لذا انتظار ریشه کنی آنها در یک بازه زمانی کوتاه منطقی و کارشناسی نیست، لکن قطعاً حرکت و مسیری که آغاز شده دستاوردهای بسیار خوبی را به همراه خواهد داشت.

این مسئول ادامه داد: مدیران ارشد شهرداری موظف به برگزاری جلسات دیدار مردمی به صورت منظم در سطح محلات و شهرک های کرج هستند تا از نزدیک با مردم دیدار و گفتگو کرده و در جریان مطالبات و نقطه‌نظرات ایشان قرار گیرند و همچنین گزارشی از عملکرد دوره ششم مدیریت شهری را ارائه کنند؛ بسیاری از اقدامات عمرانی و زیرساختی ما کم سابقه بوده و ضرورت دارد تا جهت امیدآفرینی، ایجاد همدلی و تقویت مشارکت های شهروندی به خوبی بازگو و تبیین شوند.

کیائی ادامه داد: ما باید با کار و تلاش و تعریف پروژه های عمرانی و تکمیل آنها و ایجاد تغییر در چهره محلات، با زنان خدمت با مردم صحبت کنیم؛ اینکه معبری آسفالت می شود یا بوستانی افتتاح می گردد و چهره شهر زیباتر می شود، این ها از دید مردم پنهان نیست و گزارش عملکرد مصور است همانطور که وجود مشکلات نیز خاطر شهروندان را مکدر می نماید!

شهردار کرج تصریح کرد: بنده در خصوص معضل سد معبر و برخی کمبودهای حوزه خدمات شهری با صراحت لهجه تذکرات لازم را داده و با مدیران مربوطه اتمام حجت نموده ام و لنظار می رود که مردم نیز شاهد اهتمام جدی ما در جهت کاهش و مدیریت مشکلات باشند تا اعتماد افکار عمومی نسبت به نهاد خدمتگزار شهرداری خدشه دار نشود.

## کارکنان شهرداری کرج از بیمه تکمیلی طرف قرارداد رضایت ندارند

**خانی نژاد- خبرنگار زمان:** دبیر اول و رئیس کمیسیون تلفیق شورای اسلامی شهر کرج گفت: با پرداخت سالانه مبلغ ۱۵۰ میلیارد تومان به شرکت های طرف قرارداد بیمه تکمیلی، خدمات پایین است و کارکنان شهرداری کرج از آن رضایت ندارند.

مجتبی حاجی قاسمی در نطق پیش از دستور صد و چهل و دومین جلسه صحن علنی شورای اسلامی شهر کرج گفت: مشاهده بیمه تکمیلی طرف قرارداد با شهرداری کرج خدمات مناسبی به کارکنان شهرداری نداده و موجب نارضایتی آنان را فراهم کرده است.

دبیر اول شورای اسلامی شهر کرج با انتقاد از شهرداری نسبت به پاسخگویی شهردار نسبت به اعضای شورا گفت: از ابتدای دوره ششم تذکراتی از سوی اعضای شورای شهر به شهرداری داده شده که میزان پاسخگویی به این تذکرات بسیار ضعیف بوده است. تذکر اعضای شورای شهر شان قانونی عضو شورا است و باید شهردار هر چه سریعتر پاسخی که مدنظر عضو شورا است انجام شود.

حاجی قاسمی افزود: تیم مدیریت شهری با داشتن ۲۱ هزار کارمند و پرسنل در مجموعه مدیریت شهری که به همراه خانواده های خود تحت پوشش هستند سالانه مبلغ ۱۵۰ میلیارد تومان به شرکت های طرف قرارداد پرداخت می کنند اما همچنان خدمات نامناسبی و منفی را به پرسنل ارائه نمی دهند.

این عضو شورا تاکید کرد: وجود تعداد فک‌زی از مراکز طرف قرارداد، عدم استفاده از سامانه به روز پیگیری مدارک هزینه کرد، پرداخت هزینه به پرسنل در زمان منطقی، سقف تعرفه ها و تعرفه های ملاک عمل خصوصا در بخش دندان پزشکی از مهم ترین مواردی است که بارها تذکر داده شده اما توجهی از سوی بیمه طرف قرارداد نشده است.

حاجی قاسمی گفت: وقتی این شرکت حداقل حاضر رعایت نمی کند چرا شهرداری با این مرکز همکاری می کند در حالی که سطح خدمات به کارکنان بسیار پایین است.

## فرار ۷۰ درصدی تهرانی ها از پرداخت هزینه بلیت اتوبوس

در روزهای گذشته برخی از اعضای شورای اسلامی شهر تهران، آمار و ارقام عجیب و قابل توجهی را به عنوان میزان فرار از پرداخت بلیت در پایتخت عنوان کردند چند روز قبل بود که رئیس کمیسیون عمران و حمل ونقل شورای شهر از فرار ۷۰ درصدی در پرداخت بلیت اتوبوس در شهر تهران خبر دادا

**همشهری آنلاین- مهدی اسماعیل پور:** علی اسغر قاسمی عضو کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر نیز در تکمیل این موضوع ۷۰ درصد فرار بلیت روزانه را حدود ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان تخمین زد که عدد و رقم قابل توجهی محسوب می شود! دلیل اصلی فرار بلیت در اتوبوس‌های شهرداری با همان بی آرتی، نبود متصدی یا فقدان دستگاه عرضه و شارژ بلیت در تعداد زیادی از ایستگاه ها است. قاسمی درباره اینکه چرا برخی از ایستگاه‌ها فاقد متصدی است هم به نقل از مسئولان شرکت واحد می گوید این موضوع به شیوع ویروس کرونا برمی گردد که به دلیل تعطیلی شهر و نبود مسافر، پرداخت حقوق به متصدیان ایستگاه‌ها دیگر توجیه اقتصادی نداشت؛ همچنین مسئولان شرکت واحد می گویند که تجهیزات مربوط به شارژ و فروش بلیت در ایستگاه‌های فاقد متصدی توسط سارقان دزدیده یا تخریب و معیوب شده است. با حضور در ایستگاه‌های بی آر تی مشخص می‌شود مسافرانی که به عمد از پرداخت هزینه بلیت طفره رفته و فرار می کنند، اما در برخی از ایستگاه‌ها نیز مشکل اصلی به نبود یا خراب بودن تجهیزات فروش بلیت یا شارژ کارت بلیت ها بر می گردد. در نتیجه با نصب و نوسازی دستگاه‌های عرضه بلیت و البته حضور متصدی در ایستگاه‌های بی آرتی به میزان قابل توجهی می‌توان جلوی فرار بلیت را گرفت. در حال حاضر طبق آمارهای موجود ۱۵۵ ایستگاه بی آرتی فاقد متصدی یا دستگاه شارژ یا فروش بلیت است. از مجموع ۳۱۵ ایستگاه‌های بی آرتی ۱۶۰ ایستگاه دارای متصدی و دستگاه شارژ بلیت الکترونیک است. با توجه به این مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه در خصوص برنامه‌های این سازمان برای جلب متصدی ایستگاه و نصب دستگاه‌های شارژ به همشهری می گوید: «ما توجه به قرارداد جدید و تامین دستگاه به تعداد کافی متناسب با کلیه ایستگاه‌ها با رعایت صرفه و صلاح در دستور کار قرار دارد. ایستگاه‌های فاقد متصدی به علت عدم تامین امنیت دستگاه‌ها فاقد دستگاه کارتخوان است، البته در این ایستگاه‌ها نیز با نصب QR امکان پرداخت کرایه برای شهروندان میسر شده است.» همچنین مهدی علیزاده درباره اینکه شرکت واحد با هدف جلوگیری و کاهش فرار بلیت، برای جایگزینی دستگاه‌های بلیت خیلی و شارژ بلیت خراب در ایستگاه‌های بی آرتی چه برنامه ای دارند نیز به همشهری می گوید: «به این منظور قراردادی به صورت پنج جانبه با محوریت سازمان قاآ منعقد شده است تا از دستگاه های جدید در اتوبوسرانی و مترو برای شارژ کارت استفاده شود.»

## ۲ واحد تجاری غیرمجاز در منطقه ۱ کرج پلمب شد

سرپرست منطقه ۱ شهرداری کرج گفت: به دستور دادستان کرج دو باب تجاری و یک مورد تغییر کاربری که به صورت غیر مجاز اقدام به بازگشایی درب در واحد مسکونی نموده بود پلمب شد.

**به گزارش پیام آشنا،** مصطفی خدایین گفت: به منظور رعایت قوانین و ضوابط شهری و جلوگیری از تخلفات ساخت و ساز غیر مجاز دو باب تجاری و یک مورد تغییر کاربری تجاری که پس از چندین مرتبه ابلاغ اخطار به مالک، به صورت غیر مجاز اقدام به بازگشایی درب تجاری در واحد مسکونی نموده بود، پلمب شد.

این مسئول در ادامه خاطرنشان کرد: پلمب واحدهای تجاری مذکور و قراردادن نیوجرسی در مقابل درب جدید احداث شده توسط مالک، با هدف ممانعت از تغییر کاربری غیرمجاز مسکونی به تجاری انجام شده است.

خدایین گفت: این منطقه بعد از چندین مرتبه ابلاغ اخطار به مالک، به صورت غیر مجاز اقدام به بازگشایی درب تجاری در واحد مسکونی نموده بود، پلمب شد.

وی در پایان جلوگیری از ساخت و ساز های غیرمجاز در سطح منطقه را حائز اهمیت اعلام کرد و افزود: هر گونه ساخت و ساز غیر مجاز و تغییر کاربری بدون پروانه جایگاهی در منطقه ۱ ندارد.

یک عضو شورای شهر تهران:

## اراضی دوشان تپه مناسب سکونت نیست

عضو شورای اسلامی شهر تهران با اشاره به اینکه اراضی نظامی مشجر به عنوان میراث بین نسلی و ذخیره حیاتی شهری قلمداد شده، گفت: اراضی دوشان تپه جهت تخلیه امن و فضای اجتماعی زمان بحران در شرق تهران محسوب شده که به دلیل وضعیت منطقه، مورد مشابهی برای آن وجود ندارد. لیکن در جهت توافق با نیروی هوایی، ایجاد بلوک های مسکونی می بایست در اراضی خارج از این مجموعه تأمین شده و این اراضی صرفاً به خدمات چند عملکردی با قابلیت اجتماعی، موقع بحرانی تبدیل شود.

**به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا،** احمد صادقی در یکصد و نود و یکمین جلسه شورای شهر تهران و در تذکری در خصوص حفظ فضای سبز و اراضی آزاد شده توسط یادگان ها، گفت: شهرداری تهران در توافقنامه هایی که با ارکان مختلف نیروهای مسلح تنظیم می کند و متعهد می شود در عوض آزاد سازی یادگان های درون شهری تراکم مسکونی به نیروهای مسلح دهد، می بایست حفظ باغات و فضای سبز و نیز در نظر گرفتن سرانه های خدمات شهری، آموزشی، فرهنگی و همچنین در نظر گرفتن ضوابط در حریم پیرامونی از جمله ارتفاع گسلشی را رعایت نموده و تأکید می کنم در مجوز های ماده ۵ و تغییر کاربری های صادر شده تجدید نظر نمایند.

وی افزود: اراضی نظامی مشجر به عنوان میراث بین نسلی و ذخیره حیاتی شهری قلمداد شده که هر میزان نیاز به مسکن و خدمات سازمانی نیز وجود داشته باشد، اما نمی توان نقش بی بدیل این اراضی را در مدیریت بحران های شهری و فضای تخلیه امن شهری نادیده گرفت. یادگان دوشان تپه واقع در منطقه ۱۳ یکی از این اراضی است که طی صورتجلسات امنیتی و مدیریت بحران شهری به عنوان فضای پشتیبان در نظر گرفته شده است. لیکن شاهد هستیم جهت ایجاد مسکن طرحی در کمیسیون ماده ۵ مطرح و تغییر کاربری آن به مسکونی و کاهش بلد پرواز از ۱۸۰۰ متر به ۱۴۰۰ متر طراحی شده است. صادقی تأکید کرد به رغم نامه شهردار محترم تهران مبنی بر نهادر تراکم مسکونی خارج از اراضی بافت، بدنه شهرداری تمکین نکرده و نامه بالا اقدام مفید است.

وی افزود: این اراضی جهت تخلیه امن و فضای اجتماعی زمان بحران در شرق تهران محسوب گردیده که به دلیل وضعیت منطقه، مورد مشابهی برای آن وجود ندارد. لیکن اینجانب متذکر می شوم که در جهت توافق با نیروی هوایی، ایجاد بلوک های مسکونی در اراضی خارج از این مجموعه تامین شده و این اراضی صرفا به خدمات چند عملکردی با قابلیت اجتماعی، موقع بحرانی تبدیل شود.

احمد صادقی در ادامه این جلسه و ضمن اشاره به ارایه گزارش مهدی بهابی از سفر خارجی هیات شهرداری تهران گفت: موضوع نهادینه کردن ارایه گزارش سفرهای خارجی در صحن شورا اقدام خوبی بوده که استمرار آن سبب خواهد شد شهروندان در جریان دستاوردهای سفر های خارجی قرار گیرند و نیز از سفرهای پی دستاورد نیز جلوگیری به عمل آید.

صادقی افزود: با این وجود متاسفانه گزارش کامل این سفر ها از جمله هزینه کردها، ضرورت سفر، دستاوردها و مدت زمان سفر در سامانه شفاف یا بارگذاری نمی شود یا با تأخیر بارگذاری می شود و یا ناقص بارگذاری می شود که این امر جای گلایه دارد.

## پل طبیعت به مناسبت روز جهانی دیابت آبی می‌شود

پل طبیعت به مناسبت روز جهانی و هفته ملی دیابت به رنگ آبی در می‌آید.

**به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا،** همزمان با ۱۴ نوامبر مصادف با ۲۳ آبان روز جهانی دیابت، پل طبیعت تغییر رنگ می‌دهد تا اذهان عموم جامعه به این مساله معطوف شود. در سال ۱۹۹۱ فدراسیون جهانی دیابت (IDF) و سازمان بهداشت جهانی (WHO) تاریخ ۱۴ نوامبر را به عنوان روز جهانی دیابت معرفی کردند؛ این روز مصادف است با تاریخ تولد «فردریک بنتینگ» کسی که همراه با «چارلز بست» انسولین را کشف کرد.

بر اساس گزارش روابط عمومی منطقه فرهنگی و گردشگری عباس‌آباد، حلقه آبی رنگ دیابت در سال ۲۰۰۷ و پس از تایید سازمان ملل متحد به عنوان نماد رسمی دیابت انتخاب شد تا نشان واحدی برای افزایش آگاهی دنیا در مورد اپیدمی دیابت باشد.

اداره آموزش و پرورش ناحیه دو کرج و شهرستان فردیس در نظر دارد، نسبت به اجاره فضاهای مازاد بر نیاز جهت تشکیل آموزش از راه دور واقع در مدرسه المهدی، مدرسه کوثر، مدرسه البرز و یک باب مغازه واقع در فلکه چهارم منظریه به متقاضیان واجد شرایط به صورت اجاره بها به مدت یک سال طبق نظریه کارشناس رسمی دادگستری اقدام نماید. متقاضیان می توانند از تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۲۵ به سامانه تدارکات ستادیران مراجعه نمایند.
تلفن تماس: ۳۲۸۰۶۷۰۱
شناسه آگهی: ۱۶۰۳۸۳۶
اداره آموزش و پرورش ناحیه دو کرج و شهرستان فردیس

دیدگاه

## ابتلای به مصرف گرایی عمده‌ترین عامل فرسایش بافت تاریخی است

محمدرضا اولیا

مرمت کردن یک فرهنگ است و حاصل یک نگرش فرهنگی. تعمیر در بسیاری از عرصه‌های زندگی مردم یزد تجلی داشته است. همه ساکنین اصیل یزد به دیگ سنگی بنددزه آشنا هستند. از طریق بند زدن یزد که امکان استفاده زیادتری از آن وسیله فراهم می‌شد به یاد داریم حرفه‌ای به نام چینی بندزنی داشتیم که نکته نکته ظروف در هم شکسته را از طریق بند زدن با هم ترکیب می‌کردند و از طریق اتصال، شرایطی به وجود می‌آمد که مجدد امکان استفاده از ظرف را برای مدت بیشتری فراهم می‌کرد. متأسفانه این حرفه تقریباً فراموش شده است یا حرفه‌هایی مانند رفوگری که در حال حاضر نشانی از آنها نیست. در دوران گذشته لباس وصله‌دار پدیده رایج بود و در واقع جامعه به فرهنگ قناعت پایبند بود و تجلی چنین بینشی از آمیزه‌ای دینی سرچشمه می‌گرفت. فرهنگ قناعت در طیف گستره‌ای از زندگی مردم جاری بود.

از دوران تجدد به این سو به تدریج فرهنگ قناعت کمرنگ شد و فرهنگ مصرف به ویژه مصرف کالاهای وارداتی آن هم از غرب جایگزین شد. طبیعی است یک کالا که معماری هم به مصرف عمده‌ترین عامل فرسایش بافت تاریخی است، سیاست غیرمدبرانه‌ای که در شهرسازی در دهه اخیر اعمال شده است تا از بینش سرمایه‌داری است، در حالی که بافت سنتی ما مؤثر از بینش فرهنگی بود. (در گفتگوی منتشر شده در مجله فرهنگ یزد، ش ۱۶، سال ۱۳۸۲)

منبع: گفتار

محیط زیست

## در تهران مازوت‌سوزی داریم؟

معاون محیط زیست انسانی اداره کل محیط زیست استان تهران تاکید کرد: از سال ۹۷ تا کنون در نیروگاه‌ها و صنایع استان تهران مازوت‌سوزی نداشتیم ولی‌امروز در سال جاری دستگاه‌های متولی تلاش خود را برای تامین سوخت گاز طبیعی نیروگاه‌ها و صنایع انجام دهند.

**به گزارش پیام آشنا،** زهره عبادتی افزود: خوشبختانه از سال ۹۸-۹۷ در صنایع و نیروگاه‌های موثر بر آلودگی هوای استان تهران، مازوت‌سوزی نداشته‌ایم، امروزم امسال هم این موضوع مد نظر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و هم شرکت گاز استان قرار بگیرد و تمام تلاش خود را برای تامین سوخت گاز طبیعی نیروگاه‌ها و صنایع انجام دهند. هر چند که ما تاکید می‌کنیم نیروگاه‌هایی که تاثرنیز از مصرف سوخت دوم در فصل سرد استفاده کنند حتی اگر گازوئیل باشد، گازوئیل استاندارد در این اختیار آن‌ها قرار داده شود.

وی درباره ضرورت استانداردسازی خروجی دودکش صنایع و نیروگاه‌ها گفت: این موضوع در قانون هوای پاک پیش‌بینی شده است. بر این اساس در صورتی که واحدهای صنعتی نتوانند از سوخت استاندارد استفاده کنند، باید خروجی دودکش‌های آن‌ها استاندارد شود.

اگر واحدهای صنعتی به سیستم‌های فیلتراسیون به‌روز مجهز شوند، متناسب با سوخت سنگین امکان ارایه خروجی‌های استاندارد را دارند. مشکل اینجاست که این فرایند بسیار هزینه‌بر و زمان‌بر است و ما در اداره کل هوالشناسی استان تهران تاکید می‌کنیم که از مصرف سوخت مازوت خودداری شود البته مخازن مازوت نیروگاه‌های پایتخت همچنان پلمب است.

عبادتی درباره تاثیر استفاده از اتوبوس برقی بر کاهش آلودگی هوای تهران گفت: مطالعات سیاهه انتشار نشان می‌دهد که حدود ۲۴ درصد از آلودگی هوای پایتخت ناشی از ناوگان حمل و نقل عمومی اعم از اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی‌های فرسوده است. در شهر تهران دو مشکل داریم؛ هم نیاز به نوسازی و هم توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی داریم. تعداد اتوبوس در حال تردد حدود ۲۵۰۰ دستگاه است که بخشی از آن فرسوده است، در حالی که با توجه تراکم جمعیتی تهران به بیش از ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس نیاز است که تا حدودی توسعه حمل و نقل محقق شود.

وی اضافه کرد: به نظر می‌رسد شهرداری در حال حاضر در حال نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی است. از حدود ۴۸۰۰ دستگاه اتوبوس شهرداری تهران، بیش از ۲۰۰۰ دستگاه از رده خارج شده است و باید آن‌ها را جایگزین کند. به‌طور قطع هر چه قدرمحل و نقل عمومی افزایش یابد، هم سهم خودروهای فرسوده و هم سهم اتوبوس‌ها در انتشار ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون کاهش می‌یابد.

معاون محیط زیست انسانی اداره کل محیط زیست استان تهران درباره گشت و پایش‌های محیط زیستی همزمان با افزایش آلودگی هوای تهران گفت: گشت و پایش‌های زیست‌محیطی وظیفه قانونی و مستمر ملست و در طول سال این کار را انجام می‌دهیم. امسال هم در این زمینه برنامه‌ریزی ویژه‌ای برای روزهای آلوده بهویژه آذرماه و فصل زمستان انجام داده‌ایم و گشت و پایش‌های شبانه تشدید خواهد شد.

وی اضافه کرد: با توجه به اینکه در مواقع اضطرار مصوبات مختلفی برای دستگاه‌های مختلف در سطح استان داریم امسال از فرمانداری‌ها خواستیم نظارت لازم را بر اجرای مصوبات کارگروه اضطرار آلودگی هوا داشته باشند. به این منظور برخی فرمانداری‌ها جلسات هماهنگی را تشکیل داده و دستگاه‌هایی که در این زمینه وظایفی دارند را دعوت کرده‌اند.