

ورزش

کاپیتان تیم فوتبال مس شهر بابک:

سال اول حضورمان در لیگ برتر مهم است



کاپیتان تیم فوتبال مس شهر بابک در مورد حضور در لیگ برتر گفت: سال اول حضورمان در لیگ برتر مهم است و تلاشمان این است که رتبه تک رقمی داشته باشیم

علی ولی‌زاده کاپیتان تیم فوتبال مس شهر بابک در مورد شرایط صعود این تیم به خبرنگار کرمان نو توضیح داد: باشگاه از همان ابتدا دست روی مربی گذاشت که تجربه کافی را داشت و چندین بار تا پای صعود رفته بود؛ اما به دلایل مختلف از این اتفاق جا ماند. اول فصل که آقای شهبا به تیم اضافه شد تمام بازیکنانی که گرفت‌ه‌م می‌دانستند اگر به شهر بابک می‌آیند باید تمرکزشان را روی صعود بگذارند.

او ادامه داد: فصل که شروع شد به دلیل آماده نبودن ورزشگاه مجبور شدیم چند تا از بازی‌های خانگی را خارج از شهر بابک برگزار کنیم که خیلی سخت بود. از روزی که وارد ورزشگاه خودمان شدیم موفق شدیم تمام بازی‌هایمان را پیروز باشیم.

ولی‌زاده در موردی طولانی شدن فصل گفت: یک فصل فوق‌العاده سختی بود. لیگ فرسایشی و طولانی شد؛ اما خدا را شکر در پایان شمرین تمام شد و منجر به صعود به لیگ برتر شد.

او در مورد باور نداشتن به تیم مس شهر بابک برای صعود گفت: فصلی که گذشت، در ابتدا کسی فکرش را هم نمی‌کرد مس شهر بابک مدعی صعود باشد و هیچ‌کس برای این موضوع آماده نبود؛ اما ما در تیم از بازیکنان، کادرفنی و مدیریت از همان روزهای اول مطمئن بودیم این اتفاق می‌افتاد. تلاش همه ما در کنار همدلی و کمک‌هایی که درون خود شهر اتفاق می‌افتاد این دلگرمی را به ما می‌داد.

کاپیتان مس شهر بابک در مورد حمایت هواداران از این تیم گفت: هواداران بازی‌های مهم ما در شهر بابک به ورزشگاه می‌آمدند و حمایت می‌کردند و برای ما سنگ تمام گذاشتند. حضور آنها یک شور و نشاط اجتماعی خوبی در شهر ایجاد می‌کرد.

او ادامه داد: اتحاد و یکپارچگی مدیران و مسئولان شهر بابک خیلی به ما کمک کرد. تمام این موارد دست به دست هم داد تا این اتفاق رقم خورد.

ولی‌زاده در مورد عملکرد مس شهر بابک در بازی‌هایش گفت: ۱۹ پیروزی در طول فصل کسب کردیم و ۱۱ تساوی و ۴ باختی که داشتیم تنها یک بازی را باید می‌باختیم و ۳ بازی دیگر حتماً باخت نبود. بیشتر بازی‌ها را خوب بودیم و هیچ بازی نبود که بگوییم نمی‌توانستیم ببریم.

او در مورد عملکرد دآوری در طول فصل توضیح داد: دآوری‌ها هم خوب بود. اشتباهات دآوری وجود داشت؛ اما این موضوع عادی است و اما در کل عملکرد خوبی داشتند.

فوتبالیست بومی شهر بابکی هادر مورد سختی‌های فصل که گذشت گفت: اوایل فصل به دلیل شرایط آماده نبودن ورزشگاه‌مان مجبور بودیم به شهرهای دیگر برویم کمی بر ایمان رفتن به شهرهای دیگر سخت بود و رفت‌وآمدها انرژی زیادی از ما می‌گرفت. امیدوارم هر طور که شد امسال سفرهایمان راحت‌تر باشد؛ چون در فصل گذشته خیلی در سفرها اذیت می‌شدیم.

بازیکن بومی مس شهر بابک که به تازگی نیز قراردادش را تمدید کرده در مورد برنامه فصل آینده گفت: برای فصل آینده تمهیدات و جذب‌ها متناسب با نیاز تیم انجام می‌شود. فصل اول حضور در لیگ برتر برای ما مهم است و ما هم آن شال‌له‌بتوانیم نتایج خوبی داشته باشیم و رتبه خوبی کسب کنیم.

باشد که امکان حرکت ناگهانی‌اش وجود دارد.

موتورسیکلت و بدن بی حفاظ کودک

چهار کودک نیز در سال ۱۴۰۴ در حوادث مرتبط با موتورسیکلت جان باخته‌اند. موتورسیکلت ۲۲.۲ درصد مرگ‌های ترافیکی این گروه سنی را رقم زده است. اگرچه این تعداد نسبت به پنج قربانی سال ۱۴۰۳ یک مورد کاهش یافته، قرار گرفتن موتورسیکلت در جایگاه دوم وسایل نقلیه مرگبار نشان می‌دهد خطر همچنان جدی است.

کودک خردسال روی موتورسیکلت تقریباً هیچ حفاظی در برابر برخورد ندارد. تعادل او وابسته به راننده یا سرنشین بزرگسال است و در زمان ترمز، برخورد یا انحراف، بدنش مستقیماً در معرض سطح خیابان و دیگر وسایل نقلیه قرار می‌گیرد. کلاه ایمنی بزرگسال نیز برای سر کوچک کودک طراحی نشده و حمل سرنشین، کنترل وسیله را دشوارتر می‌کند. در مناطقی که موتورسیکلت وسیله اصلی رفت‌وآمد خانواده است، توصیه صرف به «احتیاط بیشتر» نمی‌تواند همه مسئله را حل کند. دسترسی محدود به حمل‌ونقل ایمن، فاصله محل سکونت تا خدمات و عادی شدن جابه‌جایی خانوادگی با موتورسیکلت، بخشی از زمینه اجتماعی خطر است. کاهش مرگ کودکان در این حوادث، هم به رفتار خانواده‌ها و هم به سیاست‌های حمل‌ونقل و نظارت مؤثر وابسته است.

مسئولیتی فراتر از راننده

از ۱۸ کودک جان‌باخته در حوادث ترافیکی سال ۱۴۰۴، نفر ایرانی و چهار نفر غیرایرانی بوده‌اند. این ترکیب نشان می‌دهد خطر وسایل نقلیه از مرز تابعیت عبور می‌کند، هر چند شرایط اقتصادی، نوع سکونت و میزان دسترسی خانواده‌ها به ابزارهای ایمنی می‌تواند شدت مواجهه گروه‌های مختلف را تغییر دهد.

مرگ کودکان در حوادث حمل‌ونقل را نباید تنها به «بی‌احتیاطی راننده» فروگاست. گاهی راننده سرعت را رعایت نکرده یا پیش از دنده عقب مسیر را ندیده است؛ گاهی کودک بدون صندلی ایمنی در خودرو قرار گرفته؛ گاهی در خانه راه خروج او به خیابان را نیست و گاهی تراکتور در محیط زندگی کودکان بدون ایمن‌سازی رها شده است. در سطحی گسترده‌تر نیز خیابان، محله و نظام حمل‌ونقل باید برای آسیب‌پذیرترین کاربران خود ایمن باشند. ۱۸ مرگ در یک سال یعنی به‌طور متوسط، تقریباً هر ۲۰ روز یک کودک زیر پنج سال در محدوده دانشگاه علوم پزشکی کرمان بر اثر حادثه مرتبط با حمل‌ونقل جان باخته است. این عدد فقط آماري برای ثبت در پرونده‌های سلامت نیست؛ هشداري درباره جایگاه کودک در خودرو، خیابان، حیاط و مزرعه است.

رستا در آغوش مادر بود، نازگل در آغوش پدر، جواد کنار پدر روی تراکتور در فرشته در محیط آشنای خانواده. بزرگسالان در زندگی همه آنها حضور داشتند، اما حضور به‌تنهایی نتوانست مانع حادثه شود. مراقبت زمانی مؤثر است که به اقدام مشخص تبدیل شود: صندلی ایمنی نصب شود، کودک از مسیر حرکت خودرو دور بماند، در خروجی خانه ایمن باشد، تراکتور از دسترس کودکان خارج شود و محیط شهری سرعت خودرو را بر زندگی عابران خردسال ترجیح ندهد.

فاصله میان زندگی و مرگ این کودکان گاهی فقط یک صندلی خالی در عقب خودرو، یک نگاه پیش از دنده عقب یا دری بود که می‌توانستست به‌تنبامند.

وحسگر دنده عقب می‌توانند کمک‌کننده باشند، اما جای اطمینان انسانی از دور بودن کودک از مسیر حرکت را نمی‌گیرند. کسری زمانی به بزرگراه رسید که مراقب او برای دومین بار متوجه خروجش از خانه نشد. فاصله‌ای که برای یک بزرگسال کوتاه و آشنا بود، برای این کودک به مسیری بی‌بارگشت تبدیل شد. روایت او نشان می‌دهد حفاظت از کودکان در برابر حوادث ترافیکی از داخل خودرو آغاز نمی‌شود؛ در خانه، حیاط، پیاده‌رو و مسیر دسترسی به خیابان نیز بخشی از همین زنجیره‌اند. کودک زیر پنج سال نمی‌تواند سرعت خودرو را مانند یک بزرگسال تخمین بزند. زاویه دید محدودتر، قامت کوتاه‌تر و رفتار پیش‌بینی‌ناپذیر، او را در خیابان آسیب‌پذیرتر می‌کند. ممکن است ناگهان بدود، میان خودروهای پارک‌شده وارد مسیر شود یا با دیدن فردی آشنا به آن سوی خیابان حرکت کند. از سوی دیگر، راننده نیز ممکن است کودک را دیدن‌تر از یک عابر بزرگسال ببیند. وقتی یک خردسال می‌تواند بدون همراه از خانه خارج شود و به بزرگراه برسد، حادثه فقط نتیجه یک لحظه غفلت نیست؛ مجموعه‌ای از لایه‌های حفاظتی از کار افتاده است: در یا حیاط ایمن نبوده، نظارت پیوسته وجود نداشته، فاصله خانه تا مسیر پر سرعت با مانع مناسب جدا نشده یا محیط پیرامونی برای حضور کودکان طراحی نشده است.

مسئولیت ایمنی در این نقاط میان خانواده و مدیریت شهری تقسیم می‌شود. خانواده باید امکان خروج بدون اطلاع کودک را محدود کند؛ اما ایمن‌سازی پیاده‌روها، آرام‌سازی سرعت در بافت‌های مسکونی، نصب حفاظ در نقاط پر خطر و ایجاد گذرگاه‌های قابل رؤیت بر عهده نهادهایی است که خیابان و مسیر حرکت خودروها را طراحی و اداره می‌کنند.

تراکتور؛ وسیله کار یا محل بازی؟

کودکان فقط در جاده جان نیاخته‌اند؛ حیاط خانه، کوچه، بزرگراه نزدیک محل سکونت و زمین کشاورزی نیز زمانی مرگبار شده‌اند که خردسالان در نقطه کور خودروها با محدوده حرکت ماشین‌آلات قرار گرفته‌اند. همین در مناطق کشاورزی، تراکتور بخشی از زندگی روزمره خانواده است. همین آشنایی ممکن است خطر آن را در نگاه بزرگسالان کاهش دهد. کودک روی تراکتور می‌نشیند تا همراه پدر باشد، نزدیک آن بازی می‌کند یا وارد محدوده‌ای می‌شود که ماشین‌آلات در حال حرکت‌اند. اما تراکتور برای حمل سرنشین خردسال طراحی نشده و زمین ناهموار، چرخ‌های بزرگ و میدان دید محدود، راننده، احتمال سقوط و زیر رفتگی را افزایش می‌دهد. جواد ۲۰ ماهه روی تراکتور پدر نشسته بود. تکان‌های وسیله هنگام حرکت روی زمین ناهموار باعث شد کودک سقوط کند و زیر چرخ قرار گیرد. آنچه ممکن است برای خانواده همراه‌بردن کودک در یک مسیر کوتاه یا بخشی از زندگی معمول در مزرعه بوده باشد، برای جواد با مرگ پایان یافت.

در روایتی دیگر، فرشته سه‌ماهه در نزدیکی تراکتوری قرار داشت که خواهر شش‌ساله‌اش، بی‌خبر از پیامد کار خود، کالچ آن را دستکاری کرد. تراکتور به عقب حرکت کرد و کودک زیر چرخ ماند. در این حادثه، نه راننده بزرگسالی پشت فرمان بود و نه وسیله در جاده حرکت می‌کرد. یک ماشین کشاورزی متوقف‌شده در محیط آشنای خانواده، به دلیل ایمن‌نشدن و دسترسی کودکان به اجزای آن، به عامل مرگ تبدیل شد.

دو مرگ مرتبط با تراکتور و ماشین‌آلات کشاورزی ممکن است در مقایسه با ۱۲ قربانی خودروهای سواری عدد کوچکی به نظر برسد، اما هر دو روایت از خطری مشخص و قابل شناسایی خبر می‌دهند: کودک نباید سرنشین تراکتور باشد، در محدوده حرکت آن بازی کند یا به وسیله‌ای دسترسی داشته



شود و در هر سفر - حتی مسیرهای کوتاه درون شهری - مورد استفاده قرار گیرد. قرار دادن کودک روی صندلی جلو، نشان‌دن او روی پای سرنشین یا بستن کمربند بزرگسال به دور بدن کودک، جایگزین ایمنی نیست.

کودکانی که دیده‌نشند

بخش دیگری از حوادث نه درون خودرو، بلکه در محدوده حرکت آن رخ داده است؛ جایی که کودک به دلیل قد کوتاه، در نقطه کور راننده قرار می‌گیرد. حیاط خانه، پارکینگ، کوچه و زمین کشاورزی ممکن است برای بزرگسال محیط‌هایی معمولی به نظر برسند، اما روشن شدن خودرو یا قرار گرفتن دنده روی عقب، همین فضاهای آشنا را در چند ثانیه به محیطی مرگبار تبدیل می‌کند.

کودک خردسال درکی از شعاع گردش خودرو، جهت حرکت چرخ‌ها یا نقطه کور راننده ندارد. صدای موتور نیز همیشه برای او معنای خطر نمی‌دهد. ممکن است پشت خودرو بایستد، برای رسیدن به یکی از اعضای خانواده به‌سمت وسیله نقلیه حرکت کند یا در نزدیکی آن بازی کند. در مقابل، راننده‌ای که پیش از حرکت اطراف خودرو را بررسی نکرده، ممکن است تا لحظه برخورد از حضور کودک مطلع نشود.

در چنین حوادثی، مقصد دانستن کودک بی‌معناست. کودکی که هنوز توانایی تشخیص فاصله و سرعت را به دست نیاورده، نمی‌تواند مسئولیت مراقبت از خود را در محیط رفت‌وآمد خودروها بر عهده بگیرد. پیش از حرکت باید محل حضور کودک مشخص باشد، یک بزرگسال مسئول مراقبت از او شود و راننده اطراف و پشت خودرو را به‌صورت مستقیم بررسی کند. دوربین

فطرات آب را چون لحظات زندگی ارج نهیم

فراخوان مناقصه عمومی

آگهی شماره ۲۹۴ / ج / ۰۵ - ۱۴۰۵ م.ع

نوبت اول



شرکت آب و فاضلاب استان کرمان در نظر دارد مناقصه شماره: ۲۹۴ / ج / ۰۵ - ۱۴۰۵ م.ع. موضوع: **حفر چاه سوم شهرستان فاریاب** را با برآورد: ۱۸,۳۹۹,۹۹۱,۲۸۹ ریال و مبلغ تضمین فرایند ارجاع کار ۹۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال از محل اعتبارات عمرانی و با حداقل تعداد شرکت کنندگان ۱ نفر و به شماره ۳۸۲ و ۰۵۹۶۳۰۰۰ و ۲۰۰۵ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید لذا از کلیه شرکت‌هایی که دارای حداقل رتبه ۵ در رشته کاوش‌های زمینی یا داشتن گواهی صلاحیت انجام کار در رشته حفاری از وزارت نیرو و مجوز پروانه حفاری از آب منطقه‌ای می‌باشند، دعوت می‌شود جهت دریافت اسناد مناقصه تا ساعت ۱۹:۰۰ روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۵ به سامانه ستاد مراجعه نمایند.

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس: www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

مشخصات این مناقصه در سایت شرکت مهندسی آب و فاضلاب به آدرس www.abfakerman.ir موجود می‌باشد.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه روز دوشنبه مورخ: ۱۴۰۵/۰۵/۱۲ می‌باشد.

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد در سامانه ساعت ۱۹:۰۰ روز دوشنبه مورخ: ۱۴۰۵/۰۵/۲۶

تاریخ تحویل ضمانت‌نامه به حراست شرکت ساعت ۱۳:۰۰ روز دوشنبه مورخ: ۱۴۰۵/۰۵/۲۱

زمان بازگشایی پاکت ها ساعت ۰۸:۵۵ صبح روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۷

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌های الف:

آدرس: کرمان بلوار ۲۲ بهمن - شرکت مهندسی آب و فاضلاب استان کرمان دفتر قراردادها و تلفن ۰۳۴۳۳۲۲۲۲۸۲

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه مرکز تماس: ۱۴۵۶ - ۰۲۱

دفتر ثبت نام ۸۸۹۶۹۷۳۸ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

مدیریت روابط عمومی و آموزش همگانی