کوتاه از جامعه

صادرات ۳۰ میلیون دلاری تجهیزات پزشکی

حسین صفوی، مدیرکل تجهیزات و ملزومات پزشکی سازمان غذا و دارو از صادرات ۳۰ میلیون دلاری تجهیزات پزشکی به کشورهای مختلف در سال ۹۷ خبر داد و اعلام کرد تعامل صادراتی با روسیه نیز انجام شده است.

وی افزود: درحال حاضر ۱۰۵ محصول از ۷۲ شرکت تولیدکننده تجهیزات و ملزومات پزشکی ایرانی به ۵۵ کشور جهان صادر می‌شود که از این ۷۲ شرکت تولیدکننده، ۳۰ شرکت توانسته‌اند نشان استاندارد اروپا را دریافت کنند. /ایسنا

توچال ثبت ملی می‌شود

اعضای شورای اسلامی شهر تهران با تصویب طرحی یك فوریتی، شهرداری تهران را به ثبت ملی میراث طبیعی توچال ملزم کردند.

احمد مسجدجامعی از اعضای شورا، نگهداری و حفظ منابع طبیعی شهر تهران را ضروری دانست و در عین حال راه‌اندازی شهرداری کوهستان در منطقه توچال را الزامی و موجب جمع‌آوری زباله‌ها و پاکیزه نگه داشتن این محدوده دانست. وی با اشاره به وجود برخی ساخت و سازها در این محدوده گفت: در بازدید از توچال، شهردار منطقه نیز نسبت به ساخت و سازهای این محدوده ابراز نگرانی کرد. / جام جم دیلی

شیوع هاری انسانی تکذیب شد

محمدمهدی گویا، رئیس مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر، شایعه شیوع بیماری هاری انسانی را در استان لرستان تکذیب کرد.

وی با بیان این که در شش سال گذشته از این استان هیچ‌گونه بیماری هاری انسانی گزارش نشده است، گفت: خبر نادرست هاری انسانی ناشی از برداشت اشتباه خبرنگاران حاضر در جلسه شورای سلامت استان لرستان بود که بدون هماهنگی با معاونت بهداشت دانشگاه علوم پزشکی لرستان منتشر شده است.

این موضع درحالی از سوی وزارت بهداشت اتخاذ شده که مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر وزارتخانه پیش از این ضمن اعلام مشاهده ۲۵ مورد هاری مثبت حیوانی در استان لرستان تا پایان شهریور ۹۸، از انجام اقدامات لازم برای کنترل بیماری هاری میان حیوانات این استان خبر داده بود. /فارس

کاهش شدید ذخایر خونی کشور

بشیرحاجی بیگی، سخنگوی سازمان انتقال خون از مردم خواست به دلیل کاهش سطح ذخایر خون و فرآورده‌های آن در همه گروه‌های خونی، برای اهدای خون به پایگاه‌های انتقال خون مراجعه کنند. وی گفت: با فرا رسیدن فصل سرما و با توجه به کوتاه بودن طول روز، سازمان انتقال خون کشور با کاهش شدید سطح ذخایر خون و فرآورده‌های آن در همه گروه‌های خونی مواجه شده است. حاجی بیگی تاکید کرد: مراکز جامع اهدای خون در تهران هر روز از ساعت ۸ صبح تا ۸ شب فعال هستند. مراکز استانی نیز از صبح تا بعد از ظهر باز بوده و اقدام به خون‌گیری می‌کنند. وی ادامه داد: بیشترین مشکل ما در زمینه تهیه پلاکت به صورت روزانه برای بیماران سرطانی و بیماری‌های خون‌ریزی‌دهنده ارثی است، زیرا پلاکت تنها تا سه روز درون کیسه قابل نگهداری است و باید به صورت روزانه تهیه شود. درنتیجه مردم باید به صورت روزانه خون اهدا کنند تا بتوانیم پلاکت آن را تفکیك کنیم.

به گفته سخنگوی سازمان انتقال خون، با اهدای هر واحد خون و تهیه سه فرآورده پلاکت، پلاسما و گلبول قرمز جان سه بیمار نجات می‌یابد. / جام جم دیلی

۶۰ هزار ایرانی با ایدز درگیرند

پروین افسر کازرونی، رئیس اداره کنترل ایدز و بیماری‌های آمیزشی وزارت بهداشت با بیان این که بیش از ۶۰ هزار نفر مبتلا به ایدز در کشور داریم، تاکید کرد: از این تعداد ۲۱ هزار و ۶۰۰ نفر شناسایی و ثبت شده‌اند.

وی با بیان این که حدود ۴۰ هزار نفر از مبتلایان اطلاعی از بیماری خود ندارند و تاکنون ۱۸ هزار نفر تاکنون بر اثر ایدز فوت کرده‌اند، افزود: موج اول این بیماری از طریق خون‌های آلوده وارد کشور شد. / ایرنا

دندان کودکان کار درمان شد

محمدمعین میرابراهیمی، مسؤول بسیج دانشکده دندانپزشکی دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی از ارائه خدمات رایگان درمانی و بهداشتی به کودکان دروازه غار تهران خبر داد.

وی گفت: معاینه، ترمیم دندان‌های پوسیده، درمان ریشه، کشیدن و جرمگیری دندان کودکان کار در این طرح انجام و کودکانی که به درمان‌های پروتز و ارتودنسی نیاز داشتند به مراکز سطح بالاتر دانشگاه ارجاع داده شدند. /ایرنا

برای وارد شدن به واگن مترو این روزها باید از میدان نبرد عبور کرد این درحالی است که ۳۰ درصد از هزار واگن فعال در خط متروی تهران غیرقابل استفاده است اما به اجبار از آنها استفاده می‌شود

عکس: جام جم

حالا نوبت دولت است

استقبال مردم از حمل و نقل عمومی بیشتر شده اما ناوگان شهری هنوز ناقص است

میثم اسماعیلی

جامعه

بسیاری از نقل‌قول‌های یك دهه اخیر مسؤولان شهری را که بخوانید و بگذارید کنار آمارهای ارائه شده درباره وضعیت حمل و نقل عمومی، متوجه یك تناقض آشکار در این میان می‌شوید. تناقض موجود از این قرار است که در همه این سال‌ها مسؤولان شهری با تبلیغات فراوان سعی در ترغیب شهروندان در استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی داشتند در حالی که خودشان کمترین توجهی به این ناوگان نداشتند. حالا سال‌هاست که رسانه‌های رسمی به طور مداوم نقش خودروهای تك‌سرنشین در آلودگی هوا و ترافیك شهر تهران را گوشزد می‌کنند. اما با وجود تبلیغات فراوان به نظر می‌رسد سیاست‌های دولت، شهرداری و نهادهای رسمی با این تبلیغات مغایرت دارند. حتی بررسی سطحی حمل و نقل عمومی تهران و یك روز استفاده از آن نشان می‌دهد این وسایل نقلیه از وضعیت مناسبی برخوردار نیستند. کمبود خطوط مترو در بسیاری از نقاط شهر، صف‌های طولانی در ایستگاه‌ها، فشردگی بیش از حد جمعیت داخل مترو و اتوبوس و حوادث گاه و بی‌گاه در ایستگاه‌های مترو و خطوط اتوبوس‌های تندرو همه نشان از بی‌توجهی مسؤولان به مقوله حمل و نقل عمومی شهر تهران دارد. اما حالا و با افزایش قیمت سوخت در هفته گذشته، این وضعیت بحرانی‌تر هم شده؛ آن‌طور که رئیس شورای شهر تهران می‌گوید، استفاده از حمل و نقل عمومی پس از ماجرای گران شدن قیمت سوخت ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش پیدا کرده؛ این در حالی است که پیش از این افزایش سفرهای درون‌شهری با وسایل حمل و نقل عمومی هم این ناوگان کشش آن حجم از مسافران را نداشته است، چه برسد به حالا که مسافران هم افزایش قابل توجهی داشته‌اند.

اتوبوس‌های شهر آب می‌رود

وضعیت فرسوده و بحرانی حمل و نقل عمومی اتفاق تازه‌ای نیست. این‌که حالا این موضوع به حرف‌های مسؤولان شهری راه یافته، نشان از آن دارد که وضعیت از مرز هشدار گذشته است. طی چند روز اخیر محسن هاشمی دو بار در این رابطه حرف زده و هشدار داده است. در روزهای گذشته او از افزایش استفاده از این ناوگان در پی گران شدن قیمت سوخت سخن گفته و اشاره کرده این افزایش در حالی است که «شهرداری تهران توان افزایش ناوگان را ندارد.» اشاره او مصداق‌های جزئی‌تری هم داشت؛ یکی این‌که ۳۰ درصد از هزار واگن فعال در خط متروی تهران غیرقابل استفاده است اما به اجبار از آن استفاده می‌شود. درباره تعداد ناوگان اتوبوسرانی تهران هم آمارهای جالب توجهی از زبان محسن هاشمی گفته شد. او اشاره کرده است در ده سال گذشته ۷۰۰۰ اتوبوس در خدمت شهرداری تهران بوده است که بعد از یك دهه نه‌تنها این تعداد افزایش نیافته که حالا به ۶۰۰۰ اتوبوس رسیده است، ۶۰۰۰ اتوبوسی که به گفته محسن هاشمی ۳۰۰ دستگاه آن روزانه به دلیل خرابی در خیابان‌های تهران می‌ماند! او دیروز هم در صحن پارلمان شهر از وضعیت نامناسب حمل و نقل عمومی گلایه کرد و این بار سوی انتقادش را به سمت دولت گرفت. رئیس شورای شهر تهران با بیان این‌که یکی از مهم‌ترین پیامدهای سهمیه‌بندی بنزین افزایش تقاضا برای استفاده از خدمات حمل و نقل عمومی در شهر است، گفت «متاسفانه طی دهه اخیر با وجود مصوبات مثبت شورای اقتصاد و هیات وزیران درباره افزایش حمل و نقل عمومی؛ اما به دلیل گره‌های بروکراتیك و عدم هماهنگی دستگاه‌های مسؤول، همچون وزارتخانه‌های نفت و کشور، بانك مرکزی، صندوق توسعه ملی و غیره این مصوبات بر زمین ماند و حتی یك دستگاه اتوبوس هم طی شش سال گذشته از سوی دولت تحویل شرکت واحد نشده است.»

در ده سال گذشته ۷۰۰۰ اتوبوس در خدمت شهروندان تهران بوده است که بعد از یك دهه نه‌تنها این تعداد افزایش نیافته که حالا به ۶۰۰۰ اتوبوس رسیده است، ۶۰۰۰ اتوبوسی که به گفته محسن هاشمی ۳۰۰ دستگاه آن روزانه به دلیل خرابی در خیابان‌های تهران می‌ماند!

آمارهای فرسوده

مقایسه آمارهای نهادهای مختلف، نظام‌های قابل توجهی به مخاطب ارائه می‌دهد، به عنوان مثال محسن هاشمی از وجود تنها ۶۰۰۰ اتوبوس فعال در تهران خبر داده است و مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی شهر تهران در آمار متفاوتی اعلام کرده است ۳۰۰۰ اتوبوس فعال در تهران فرسوده است! نظام برگرفته از مقایسه این دو آمار نشان می‌دهد نیمی از همین تعداد اتوبوس در تهران فرسوده و از رده خارج است. این آمارها محدود به وضعیت اتوبوسرانی نیست و مرتضی ضامنی، مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی کشور هم همین چند ماه پیش اعلام کرده بود در حال حاضر، ۱۵۰ هزار دستگاه تاکسی فرسوده در کشور وجود دارد که ۴۷ درصد از ناوگان تاکسیرانی را شامل می‌شود. این تازه آمار پیش از تابستان امسال است؛ چرا که با پایان تابستان تعداد تاکسی‌های فرسوده در کشور به ۱۹۳ هزار دستگاه می‌رسد. براساس آماری که مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی کشور ذکر کرده، به‌نظر می‌رسد هیچ اتفاقی درزمینه نوسازی تاکسی‌ها روی نخواهد داد؛ چرا که تخمین زده شد در سال ۱۴۰۰، شمار تاکسی‌های فرسوده کشور به ۲۴۰ هزار دستگاه برسد که ۷۵ درصد از ناوگان تاکسیرانی خواهد بود. آمار تهران درباره وضعیت تاکسیرانی نیز مشابه با وضعیت کل کشور است. در حال حاضر در تهران، ۷۸ هزار تاکسی تردد می‌کنند که براساس آخرین آمارها، ۳۵ هزار دستگاه از این تعداد فرسوده هستند.

شهر خودرومحور

مدیرعامل مترو هر بار گلایه می‌کند، مدیرعامل اتوبوسرانی از ناوگان فرسوده می‌نالد و رئیس شورای شهر از افزایش استقبال مردم از حمل و نقل عمومی خبر می‌دهد اما صدا از کسی برای توجه به توسعه حمل و نقل عمومی بلند نشده است. در این میان ترافیك و ازدحام بالای تردد خودروها در شهر و آلودگی هوا که آوار می‌شود تبلیغات گسترده‌ای هم برای استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی شکل می‌گیرد، تبلیغاتی که استفاده از خودروهای تك‌سرنشین را مذموم می‌داند و به جایش استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی را پیشنهاد می‌دهد. همه اینها در حالی است که همان نهادهای تبلیغ‌کننده مسؤول بهبود وضعیت ناوگان حمل و نقل هستند. سوال پررنگی در این میانه شکل می‌گیرد، این‌که با همه این هشدارها چرا برای بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی، توسط همان نهادهای هشداردهنده کاری جدی صورت نمی‌گیرد؟ این درست که سال‌های سال شهرداری تهران به دولت‌ها درباره وظیفه قانونی‌اش در این رابطه گوشزد می‌کرده‌اند اما خود شهرداری هم نگاه جدی به وضعیت توسعه حمل و نقل عمومی نداشته است. امید احمدی‌لاری، کارشناس حوزه شهری است. او در این رابطه به جام جم می‌گوید: «در سال‌های گذشته شهرداری تهران منابع بیشتری را برای گسترش بزرگراه‌ها صرف کرده است. بر اساس اظهارات مسؤولین شهرداری، هزینه ساخت پل صدر و تونل نیایش به تنهایی ۵۰۰۴ میلیارد تومان برآورد شده، در حالی که کل بودجه حمل و نقل عمومی شهر تهران در سال ۱۳۹۵، ۳۸۱۳ میلیارد تومان است.» او از مفهومی به نام سیاست‌های خودرومحور حرف می‌زند و بر این باور است که انحصار صنعت خودروسازی در ایران و حمایت همه‌جانبه از آن باعث شده دولت‌ها تعمدا به توسعه حمل و نقل عمومی فکر نکنند. نشانه‌های مورد اشاره این کارشناس شهری هم هویداست، به عنوان مثال در حال حاضر شش برابر ظرفیت معابر تهران خودرو در حال تردد است و این در حالی است که ۷۰ کیلومتر بیش از آن‌که برای تهران تا افق ۱۴۰۴ تونل و بزرگراه پیش‌بینی شده در تهران معبر ساخته شده است. در این میان اما قربانی همه آن شهروندانی‌اند که مجبور به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی هستند. احمدی لاری می‌گوید: «در سال‌های گذشته دولت‌ها و شهرداری تهران دائم یکدیگر را در ماجرای بودجه حمل و نقل عمومی متهم کرده‌اند. این امر حداقل در سه دولت قبلی ادامه داشته، یعنی حداقل به مدت ۱۲ سال وسایل حمل و نقل عمومی تهران لنگیده‌اند. فارغ از قصور هر کدام از طرفین، به نظر می‌رسد این موضوع قربانی کشمکش‌های سیاسی شده و دود آن هم تا جای ممکن به چشم و ریه مردم رفته است.»

قانون چه می‌گوید؟

بسیاری از کشورهای در حال توسعه قوانین جدیدی را به منظور توسعه حمل و نقل عمومی درنظر گرفته‌اند. در ایران هم قانونی تحت عنوان «قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت» در راستای مشخص کردن هدف ملی توسعه حمل و نقل عمومی و روشن شدن مسؤولیت‌های دولت و سایر مقامات مرتبط در این زمینه سال ۱۳۸۶ به تصویب رسیده است. هر چند از تصویب این قانون مدت زمان کوتاهی می‌گذرد اما کارشناسانی هم هستند که خود این قانون را محل برخی از اختلاف‌ها و عدم توسعه درست حمل و نقل عمومی می‌دانند. یکی از آنها هادی هاشمی، رئیس پلیس پیشین راهنمایی رانندگی تهران بزرگ است. او معتقد است همین قانون هم اشکالات مهمی دارد. او مصداق‌هایی از این اشکالات ارائه می‌دهد. هاشمی می‌گوید در تبصره ماده ۷ این قانون آمده است «در شهر تهران نسبت تسهیم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون‌شهری برای اتوبوسرانی، تاکسیرانی و حمل و نقل ریلی به ترتیب تا حداکثر ۲۵، ۲۰ و ۳۰ درصد است.» این درحالی است که هادی هاشمی سهم تاکسیرانی در حمل و نقل عمومی را آنقدر پایین می‌داند که به باور او نباید جزئی از ناوگان حمل و نقل عمومی محسوب شود. به گفته او آمارها حکایت از تنها ۲ درصد از سهم جا به جایی مسافر توسط تاکسی‌ها دارند در حالی که سهم این وسیله در تنها قانون مدرن موجود ۲۰ درصد پیش بینی شده است. رئیس پلیس پیشین راهنمایی رانندگی تهران می‌گوید یکی از مهم‌ترین اهداف این برنامه این بود که دولت خواستار توسعه سیستم‌های حمل و نقل عمومی در معنای کمی آن شد. یعنی دستور داد طی یك دوره پنج ساله و تا سال ۱۳۹۰، سهم حمل و نقل عمومی (مترو، اتوبوس و تاکسی) از کل سفرهای شهری به ۷۵ درصد برسد. با این وجود، این خواسته در سال هدف قابل دستیابی نبود و علی‌رغم تمدید این چشم‌انداز به چهار سال بعدتر، هنوز به آن رقم دست نیافته است. این قانون زمانی به تصویب رسید که سهم حمل و نقل عمومی در آن سال یعنی ۱۳۸۶ تنها ۴۱ درصد بود و پیش‌بینی آنها برای یك دوره کوتاه‌مدت چهار ساله رسیدن به ۷۵ درصد بود. به گفته هادی هاشمی این آمار در مقایسه با کشورهایی که سیستم‌های حمل و نقل قابل توجهی از سفرهای شهری دارند به عنوان مثال کشورهای اروپای غربی هم هدف جاه طلبانه‌ای به نظر می‌رسد. مثال‌هایی از مقایسه شهرهای بزرگ با تهران در این حوزه برای فهم این موضوع کمك بسیاری می‌کند. به عنوان مثال در حالی پیش‌فرض قانونی رسیدن به ۷۵ درصد سهم حمل و نقل عمومی در سفرهایی شهری برای تهران وجود داشت که این رقم برای شهر لندن در حال حاضر تنها ۲۸ درصد و برای شهر پاریس ۶۲ درصد است.

چرا قانون ناکارآمد شد؟

مهم‌ترین ایراد و اشکال قانون در راه توسعه حمل و نقل به عدم شفافیت بودجه‌بندی در آن برمی‌گردد. به باور بسیاری از کارشناسان باوجود این‌که در قانون موجود، کل بودجه اختصاص داده شده باید صرف توسعه حمل و نقل عمومی شود، مشخص نیست که چه میزان هزینه باید برای هر بخش درنظر گرفته شود چراکه بدیهی است هزینه‌های مربوط به هر ناوگان متفاوت است. از سوی دیگر علی‌رغم این‌که این بودجه به صورت ثابت توسط دولت تأمین می‌شود هزینه‌های متغیر همچون هزینه‌های زیرساخت‌ها، یارانه‌های کرایه‌ای و گسترش ناوگان که سالانه تحت تاثیر تورم نوسان خواهد داشت و همچنین هزینه‌های مربوط به عمران و اصلاح بستر خیابان‌ها درنظر گرفته نشده است. مهم‌تر از همه آن‌طور که هادی هاشمی به جام جم می‌گوید: «شهرداری‌ها هم که مسؤول حمل و نقل عمومی هستند، به شدت وابسته به این بودجه هستند و وقتی از سوی دولت این بودجه تمام و کمال پرداخت نشود شاهد وضعیت کنونی هستیم». عامل دیگری که می‌توان به عنوان زمینه عدم موفقیت قانون توسعه حمل و نقل عمومی از آن یاد کرد به ادغام نشدن نهادهای مسؤول در این زمینه بازمی‌گردد. به گفته هاشمی؛ «ادغام نهادی برای بهبود همکاری و هماهنگی مقامات و بخش‌های دولتی و خصوصی که مسؤولیت برنامه‌ریزی و مدیریت حمل و نقل عمومی را در اختیار دارند، حیاتی است.»