یادداشت:
مهدی آیینی
دبیر گروه جامعه

روز بی‌یوز

یوزپلنگ‌ها با خبرهای بد می‌دوند؛ آمار مشخصی از یوزها وجود ندارد، حدود دو سال است پایش‌ها به‌درستی انجام نمی‌شـــود، کمك‌های بین‌المللی کاهش پیدا کرده، یوزپلنگ‌ها دیگر بیمه نیستند و... خبرهایی که از گوشـــه و کنار زیســـتگاه‌های یوز به‌گوش می‌رســـد از این حکایت دارد که مانند گذشـــته محیط‌بانان با یوزها چشـــم در چشـــم نمی‌شـــوند، به همین دلیل بیشتر کارشناسان و محیط‌بانان از کاهش نگران‌کننده جمعیت یوزها ابراز نگرانی می‌کنند. بیشترشـــان حدس می‌زنند کمتر از ۳۰ یوز در طبیعت باقی‌مانده است، در واقع یوزها آن‌قدر به انقراض نزدیکند که دیگر به چشم نمی‌آیند.

بیش از دو دهه از شـــروع ابراز نگرانی‌ها نسبت به خطر انقراض یوزپلنگ‌های آســـیایی می‌گذرد و در این مدت تلاش‌های زیادی شـــده؛ تلاش‌هایی که به نظر می‌رســـد راه به جایی نبرده اســـت. هرچند برخی کارشناســـان معتقدند اگر ایـــن تلاش‌ها صورت نمی‌گرفت این روزها یوز نیز مانند شـــیر و ببر ایرانی لقب «منقرض شد» را یدك می‌کشید، اما هرســـال خطر انقراض جدی‌تر از گذشته می‌شود تا آنجا که براساس اخباری که از زیستگاه‌های این گربه‌سان به گوش می‌رســـد، کاربرد واژه جمعیت برای این‌گونه دیگر بی‌معنی به نظر می‌رسد و باید از واژه فرد برای یوزها استفاده کرد. به همین دلیل باید خطر انقراض را بیش از گذشته جدی گرفت و برای یوزپلنگ‌های باقیمانده حفاظت فرد به فرد را در نظر گرفت.

شرایط یوزپلنگ‌های آســـیایی بحرانی است، این واقعیت تلـــخ را هیچ کارشناســـی رد نمی‌کند، اما اجرای برنامه‌های حفاظتی برای این گونه باید به‌روز شود. نسخه نوشـــتن برای یوزپلنگ‌ها نیز بدون اطلاعات مناسب راه به‌جایی نمی‌برد، چراکه هنوز آماری که براســـاس تحقیقات و پایش مناســـب استخراج شده باشـــد در دست نیست به همین دلیل باید پایش زیســـتگاه‌ها از سر گرفته شود تا با توجه به اطلاعات به دســـت آمده بتوان برنامه مناسبی برای نجات یوزها نوشت و اجرا کرد.

دشـــمنان یوز هنوز بی‌پـــروا بـــرای یوزپلنگ‌ها شاخ‌وشانه می‌کشـــند، چوپانان ناآگاه، سگ‌های گله و جاده‌هایی که قلب زیستگاه آنها را هدف قرار داده‌اند. به همین دلیل می‌توان گفت برای خیلی از مدیران و شـــهروندان حفظ یوز از مقام شـــعار فراتر نرفته است؛ وقتی در غرب منطقه میاندشت جاده ساخته می‌شـــود یا بحث احداث معدن D19 در زیستگاه‌های این گونه در یزد به قوت خود باقی است، نمی‌توان به نجات یوزپلنگ‌ها امیدوار بود. وقتی هنوز بسیاری از شهروندان بی‌توجه به علائم هشداردهنده در جاده‌هایی که از زیستگاه‌های یوز عبور کرده‌اند با نهایت سرعت می‌رانند و بی‌توجه به خطر افزایش جمعیت ســـگ‌های بی‌صاحب، پسماندهایشان را رها می‌کنند، باید گفت برنامه‌ها برای نجات یوز محکوم به شکست است.

امروز تقویم به نام یوزهاســـت و در گوشـــه و کنار کشور به مناسبت روز ملی یوز برنامه‌های مختلفی اجرا می‌شود. امروز قرار است خبر خوبی هم منتشر شـــود. گویا در غرب زیســـتگاه توران محیط‌بانان تصاویر جدیـــدی از یوزها گرفته‌اند. بـــا این حال بیشـــتر خبرها از ناخوشـــی یوزها حکایت دارد به همین دلیل بسیاری به طرح تکثیر یوزها در اسارت امید بســـته‌اند، طرحی که تاکنـــون موفقیت‌آمیز نبوده و چنانچه به موفقیت نیز دســـت یابد، باید گفت شانس معرفی یوزهایی که در اسارت متولد شده‌اند به زیستگاه طبیعی بســـیار اندك است، اما وقتی پای انقراض در میان اســـت حفظ ذخیره ژنتیکی نیز مهم اســـت. به همین دلیـــل تا زمانی که کوشـــکی، دلبر و ایران در پارك پردیســـان به سرنوشـــت «ماریتا» دچار نشده‌اند، باید از فرصت استفاده کرد.

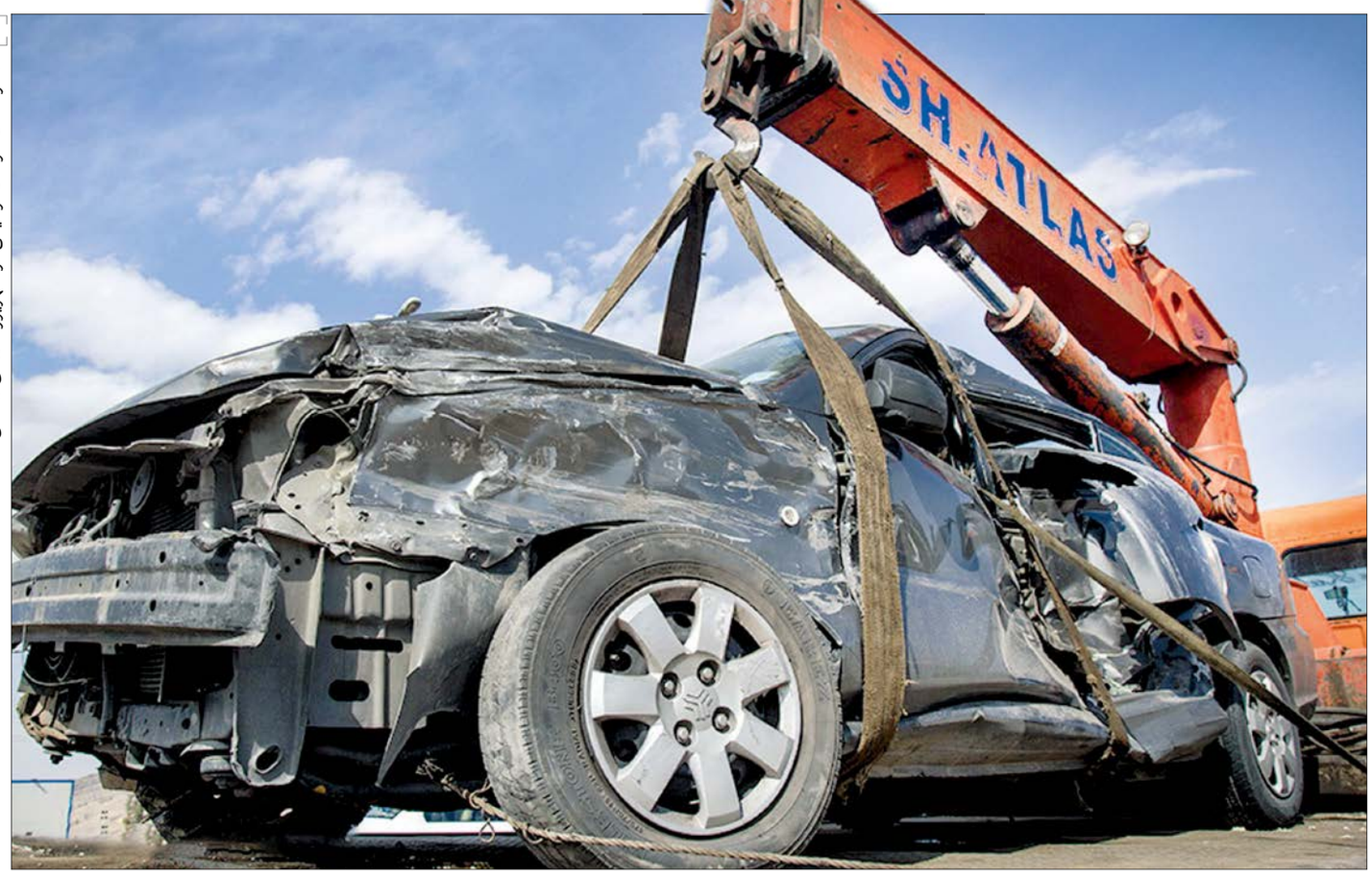
۲۵ ســـال پیش وقتی توله‌های ماریتـــا در بافق به بدترین شکل ممکن کشـــته شدند و خودش نیز به پارك پردیسان منتقل شد، خیلی‌ها یوزپلنگ‌ها را نمی‌شـــناختند، اما سال‌هاست که یوزپلنگ‌ها دیگر برای مردم غریبه نیستند، دیگر همه می‌دانند به لطف تلاش ســـازمان‌های مردم‌نهـــاد، یوزها سال‌هاســـت با انقراض می‌دونـــد. در این مدت مدیران زیادی به نام یوزپلنگ‌ها اعتبار گرفتند و آنها را صرف نوشتن طرح‌های تکراری کردند. به همین دلیل در انـــدك فرصت باقیمانـــده باید برنامه‌ها را به معرفی یوزپلنگ‌ها محدود نکـــرد و گام‌های جدی‌تری برداشت، چراکه اگر برنامه‌ها تغییر نکند به عنوان اولین کشوری که در چند سال اخیر موفق به انقراض یك گونه منحصر به‌فرد شده، رکورددار خواهیم شد.

کاهش آمار سزارین بار اول

قاســـم جان بابایی، معاون درمان وزارت بهداشـــت، از کاهش آمار زایمان سزارین در کشور خبر داد و افزود: آمار سزارین بار اول به میزان ۷/۹ درصد کاهش یافته است. وی گفت: تاکنون در قالب طرح تحول ســـلامت، بالغ بر ۹۴۰ هـــزار زایمان طبیعی رایگان در کشور انجام شده است. / جام‌جم

پلمب مرکز آمبولانس خصوصی متخلف

پیرحسین کولیوند، رئیس ســـازمان اورژانس کشـــور از پلمب یك مرکز آمبولانس خصوصی که افراد مشـــهور را جابه‌جا کرده بود خبر داد و گفت: مرکزی که این تخلـــف را انجام داده بود شناسایی کردیم و بلافاصله مسؤولانش را به ســـازمان اورژانس کشور دعوت کرده و پس از اثبات موضوع به طور موقت این موسسه را تعطیل کردیم. / جام‌جم



آمار تصادفات ما ۲۵ برابر کشوری مثل ژاپن و بیش از دوبرابر کشوری مثل ترکیه است یا کشوری مثل آلمان با وجود داشتن ۸۰ میلیون خودرو فقط ۳۰۰۰ تصادف در سال داشته است

عکس: باشگاه خبرنگاران جوان

آمار تلفات حوادث ترافیکی در شهریور ماه‌های ۱۴ سال گذشته

سال	آمار مرگ و میر سوانح ترافیك
شهریور ۸۴	۳۱۶۲ نفر
شهریور ۸۵	۳۲۴۰ نفر
شهریور ۸۶	۲۴۳۷ نفر
شهریور ۸۷	۲۳۳۵ نفر
شهریور ۸۸	۲۲۴۸ نفر
شهریور ۸۹	۲۴۴۹ نفر
شهریور ۹۰	۲۱۶۳ نفر
شهریور ۹۱	۲۰۶۹ نفر
شهریور ۹۲	۲۲۰۵ نفر
شهریور ۹۳	۱۸۲۸ نفر
شهریور ۹۴	۱۷۰۰ نفر
شهریور ۹۵	۱۲۵۴ نفر
شهریور ۹۶	۱۷۵۶ نفر
شهریور ۹۷	۱۸۶۳ نفر
جمع کل	۳۰۷۰۹ نفر

جام‌جم علت تصادفات را در خونبارترین ماه سال بررسی می‌کند

جاده‌های خون‌آلود شهریور

در شهریور ماه‌های ۱۴ سال گذشته، ۳۰ هزار و ۷۰۹ مسافر، جان خود را از دست داده‌اند

میثم اسماعیلی
جامعه

حالا چندین سال است که شهریور، نامش عجین شده است با مرگ. پربیراه هم نیســـت که این ماه پرتلفات‌تریـــن ماه در جاده‌های ایران اســـت. صدها گزارش و یادداشـــت و توصیه و نهیب را می‌توان در این ماه دید. جالب این‌که توصیه‌ها دیگر مربوط بـــه رعایت مســـائل ایمنی رانـــندگان، رعایت قانون راهنمایی و رانندگی و پرهیز از خواب‌آلودگی رانندگان نیست. حتی دیگر داد از ایمنی خودرو و ناایمن بـــودن جاده‌ها و علائمش هم نیســـت. این بار دیگر مســـؤولان خیلی صریح و روشن اعلام می‌کنند شـــهریور به مسافرت نروید! همین چند روز پیش پزشکی قانونی به پیوست آمار تلفات جاده‌ای در شهریور سال گذشته از ایرانی‌ها خواسته بود شهریور به مسافرت نروند. آش آن‌قدر شور شده است که حتی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی هم می‌گوید: «اگر روند به همین منوال ادامه یابد معلوم نیست در سال ۹۸ چه دســـتاوردی در حوزه کاهش کشـــته‌ها خواهیم داشـــت.» بدتر آن‌که حالا بعد از چند سال که شاهد کاهش جزئی تلفات جاده‌ای حداقل در شـــهریور بودیم دوباره چند ســـالی اســـت که این روند سیر صعودی گرفته است. ســـیری که حتی جابه‌جایی مســـؤولان پلیس راهور هم تاثیری در آن نداشته تا جایی که حالا ســـردار کمال هادیان‌فر از «پس‌رفت در این زمینه» ســـخن گفته اســـت. اغراق نیست بگوییم گزارش رسانه‌ها درباره میزان تلفات جاده‌ای در ایران از پرتکرارترین گزارش‌هاست و با این همه تکرار در کم‌توجهی به این موضوع، رکورددار است.

آمارها همیشـــه متر و عیـــاری بوده‌اند برای آنچه در زیر پوســـت یك موضـــوع می‌گذرد. آمار دربـــاره تلفات جاده‌ای ایـــران اما بیش از آن‌که سنجه پژوهش باشـــد انگشت حیرت به دهـــان می‌گذارد. همین ســـال گذشـــته پزشـــکی قانونی اعلام کرد بـــه ترتیب روزهای ۱۵ شهریور با ۹۰ کشـــته، ۱۶ و ۲۶ شهریور با ۷۹ کشته و ۱۳ فروردین و پنجم مرداد با ۷۸ کشته پرتلفات‌ترین روزهای ســـال ۹۷ بوده است. همین نکته نشـــان می‌دهد چه جان‌هایی در شهریورماه در جاده‌های ایران از بین می‌رود. فارغ از شـــهریور در ســـال ۹۷ بیش از ۱۷ هزار نفر بر اثر تصادفات جاده‌ای کشـــته شدند که خسارات مادی و معنوی این تصادفات بیش از ۱۵ هزارمیلیارد تومان بوده است. برای فهم بیشـــتر این موضوع بدانیم که تعداد تلفات جاده‌ای در ایران در طول یك ســـال برابر است با ســـقوط حدود صد فرونـــد هواپیما، یعنی هر چهار روز یك ســـقوط! تازه همه این آمار در حالی اعلام می‌شـــود که خیلی‌ها معتقدند آمار واقعی خیلی بالاتر از این اعدادی اســـت که به صورت رسمی اعلام می‌شود. یکی از آنها هادی هاشمی، رئیس پلیس پیشـــین راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ اســـت. او به روشـــنی به جام‌جم می‌گوید با تفکیـــك دلایل تصادفات خیلی از واقعیت‌های آماری در این میان قلب می‌شود. به عنوان مثال اگر خودرویی تصادف کند و در پرتگاهی بیفتد این تصادف در رسته تلفات جاده‌ای محسوب نمی‌شود یا اگر کسی به‌واســـطه جراحت تصادفات چند ماه بعد از تصادف فوت می‌کند دلیل مرگ او هم جزو آمار تلفات تصادفات جاده‌ای قرار نمی‌گیرد.

مقایسه همین آمار با دیگر کشورها هم چیزی جز غصه به ماجرا اضافه نمی‌کنـــد، این‌که آمار تصادفات ما ۲۵ برابر کشوری مثل ژاپن و بیش از دوبرابر کشوری مثل ترکیه است یا کشوری مثل آلمان با وجود داشتن ۸۰ میلیون خودرو فقط ۳۰۰۰ تصادف در سال داشته، اما ایران با داشتن نزدیك به ۱۱ میلیون خودرو در یك ماه ۱۸۳۶ نفر کشته روی دست ما گذاشته است.

مولفه‌های موثر در تصادفات

آمار کشـــته‌های شـــهریور ده ســـال اخیر به پیوســـت این گزارش در جدولی آمده اســـت. مقایســـه و قضاوت در رابطه بـــا آن بماند برای خواننده این گـــزارش. هفته پیـــش اما وقتی سردار کمال هادیان‌فر، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگـــی نیـــروی انتظامی در نشســـت با مســـؤولان پلیس راهنمایی و رانندگی سخن می‌گفت در بخشـــی از حرف‌هایش اشاره کرد: «اگر تغییری در مولفه‌هـــای موثر بر تصادفات نداشته باشیم، معلوم نیست در سال ۹۸ چه دستاوردی در حوزه کاهش کشته‌ها خواهیم داشت.» مولفه‌های موثر بر تصادفات چیست که اگر تغییری بر آن نداشته باشیم باید منتظر آمار وحشـــت‌افزای دیگری در ســـال پیش رو باشیم؟ این سؤالی است که از هادی هاشمی، رئیس پلیس پیشین راهنمایی رانندگی تهران بزرگ می‌پرســـم. او مهم‌ترین این مولفه‌ها را وضعیت راه، وســـیله نقلیه و عامل انســـانی می‌داند. البته با این پیشفرض که بخش اعظم رفتار راننده را قوانیـــن و مقرراتی تعیین می‌کند که مجلس و دولـــت آنها را وضـــع کرده‌اند. او به جام‌جـــم می‌گوید: تصادف همـــه جا اتفاق می‌افتد و این مسؤولان و قانونگذاران هستند که باید شـــرایطی را فراهم کنند که اگر راننده‌ای خطا کرد محکوم به مرگ نباشـــد. بخش قابل توجهی از این آمار تلفات برمی گردد به وسایل نقلیه، بدیهی است که وسایل نقلیه باید ایمن و بخشنده باشد، به این مفهوم که تا حدودی خطای راننده را پوشـــش بدهـــد. خودروهای ایرانی از آنجایی که از حمایـــت بی‌چون و چرای دولت‌ها برخـــوردار بودند، لـــذا هیچ اهمیتی به ایمنی ســـاخت آن نشـــده که البتـــه مایه سرافکندگی است.

از بی‌کیفیتـــی خودروهـــای ایرانی حـــرف زیاد است، اصلا همین که بیشـــترین کشته‌های جاده‌های ایـــران به گواه آمار خود مســـؤولان با خودروی پرایـــد بـــوده، ثابت‌کننده همین نکته اســـت، هر چند آن‌طور که هادی هاشمی می‌گوید خودروهای دیگر هـــم چندان ایمنی بالاتری از لحاظ کیفی نســـبت به پراید ندارند و عمدتا خودروهای تولید شـــده در ایران در برابر مانورهای حرکتی و عکس‌العمل‌های رانندگی ایمنی ندارند.

راه‌هایی که جان می‌گیرند

مولفه مهم دیگری که شـــهریور را ماه عزا کرده اســـت مربوط می‌شـــود به وضعیت راه‌های ایران. این مولفه حوزه پرغصه‌تری نســـبت به خودرو است. هر چند در این رابطه کمتر حرف زده شده اســـت، چراکه درباره این مولفه دیگر نمی‌شود پشت رفتار و عامل انسانی تصادفات پنهان شد. در حالی که راه‌ها به گواه حرف‌های هادی هاشمی عامل موثرتری در بروز تصادفات جاده‌ای هســـتند. او بر این باور است که راه‌ها در ایران رانـــندگان را عصبی می‌کند. او می‌گوید: همین راه‌ها باعث می‌شود الگوهای انضباطی از بین برود و تعادل روحی و روانی راننده به هم بخورد. در پس پشـــت رفتارهای رانندگی هم همین مواردی مثل غیراســـتاندارد بودن راه‌ها قرار گرفته است. در حالی که در تصادفات گاهی عنوان می‌شود عامل انســـانی بالاترین دلیل تصادفات جاده‌ای اســـت، در حالی که کسی به عامل اصلی که باعث رفتار و تخلف راننده شده است، اشاره‌ای نمی‌کند.

دوباره وقتی حـــرف از آمار می‌شـــود می‌توان به جایگاه حرف‌هـــای این کارشـــناس حوزه راهنمایی و رانندگی پی برد. جالب است بدانیم نرخ تراکم راه در ایران در حال حاضر ۵/۲ است. به این مفهوم که بـــه ازای هر صدکیلومتر مربع مساحت فقط ۵/۲ کیلومتر راه داریم. جالب‌تر این‌که در افـــق ۱۴۰۹ کـــه وزارت راه تبیین کرده، نرخ تراکم راه در ایران قرار است به ۵/۸ کیلومتر برســـد! این در حالی اســـت که نرخ تراکم راه در کشورهای پیشـــرفته بالای ۱۸۰ کیلومتر است؛ یعنی یك فاصله اختلاف حدود ۵۰ برابری.

اعتبار نیست، مرگ می‌راند

آن‌طور که مشخص اســـت پلیس راهنمایی و رانندگی هم دل پری دارد. هر چند به واســـطه مسؤولیت مستقیم آنها در وضعیت ترافیکی و تصادفات کشور معمولا آنها سیبل انتقادات قرار می‌گیرنـــد، اما در میانه حرف‌های ســـردار کمال هادیان‌فر هم می‌توان متوجه شـــد انگار دست و پای آنها هم بسته است. به نظر می‌رسد راه و چاره برای کمتر کـــردن کاهش تصادفات وجود دارد، اما ابزاری برای اجرایش نیست.

ســـردار هادیان‌فر چهارشـــنبه هفته گذشته از عدم وصـــول اعتبـــارات و با اشـــاره به تاثیر منابع پایـــدار در تحقـــق اهـــداف ماموریتی گلایه کـــرده و گفته بود: در راســـتای توســـعه ناوگان، سازمان‌هایی مانند پلیس، اورژانس، هلال‌احمـــر و... منابـــع پایـــدار و متمرکزی در دســـترس نیســـت، به عنوان نمونـــه اگر با اختصاص منابع به پلیس در توسعه ناوگان و وزارت راه، ۳۲۰۰ نقطه حادثه‌خیز جاده‌ای اصلاح شـــود، بخش قابل‌توجهی از تصادفات فوتی کاهش می‌یابد.

این مقام ارشـــد انتظامی حتی به روشنی اعلام کرده است در صورتی که اعتبار مناسبی واگذار شود با توسعه سیستم‌های هوشمند مبتنی بر IT و ITS شـــاهد توســـعه انضباط ترافیکی خواهیم بود.

توصیه‌هایی که جان می‌بخشند

در ســـایه بی‌توجهی خودروسازان و مسؤولان راهسازی و دولت‌ها و راهنمایی و رانندگی شاید همان توصیه‌های همیشگی پرکاربردتر باشد. این‌که بدانیم چه دلایلـــی در همین تصادفات صورت گرفته شاید بتواند نجات‌بخش باشد. به عنوان مثال بـــا آگاهی از این‌کـــه ۷۰ درصد تصادفات برون‌شهری در ۳۰ کیلومتری جاده‌ها اتفاق افتاده‌اند، می‌توان امیدوار بود مسافران شـــهریور حتی اگر نزدیك مقصد نیز احساس خســـتگی کردند باید توقف و استراحت کنند. این وقتی مهم‌تر اســـت که بدانیم علت مرگ حدود ۴۰ درصد از افرادی که شـــهریور ســـال گذشـــته به خاطـــر تصادفـــات جان‌باختند خستگی و خواب‌آلودگی بوده، یا این‌که حدود ۱۸ درصد تصادفات در شهریور ناشی از سرعت غیرمجاز بوده است. ســـرعت غیرمجاز عامل اصلی تصادفات خطرناکی اســـت که منجر به فوت می‌شـــود. حدود ۱۶ درصـــد تصادفات در شهریور به‌دلیل انحراف به چپ در جاده‌ها رخ می‌دهد که علت اصلی آن به گفته پلیس، عجله رانندگان است. ساعت‌های پرخطری هم در این میان وجود دارد. حـــدود ۴۸ درصد از تصادفات جاده‌ای یعنی حدود نیمـــی از آنها بین ۴ عصر تا ۸ شب رخ داده است. ۲۵ درصد از آنها ۱۲ ظهر تا ۴ بعدازظهر و ۲۲ درصد آن بین ســـاعات ۸ تا ۱۲ شب اتفاق می‌افتد.

سردار هادیان‌فر: اگر تغییری در مولفه‌های موثر بر تصادفات نداشته باشیم، معلوم نیست در سال ۹۸ چه دست‌آوردی در حوزه کاهش کشته‌ها خواهیم داشت

راه‌اندازی عمره به صورت محدود

نماینـــده ولی‌فقیه در حج و سرپرســـت حجـــاج ایرانی از راه‌اندازی عمره به صورت محدود خبر داد.

بـــه گـــزارش ایســـنا، حجت‌الاســـلام والمســـلمین ســـیدعبدالفتاح نواب در دیـــدار جمعـــی از روحانیون استان‌های آذربایجان غربی و شـــرقی از راه‌اندازی عمره به صورت محدود خبر داده است.

وی بدون آن‌که بـــه جزئیـــات تصمیم ایـــران و توافق با عربســـتان درباره عمره اشـــاره کند، درباره برقراری عمره برای ایرانی‌ها به شـــکل محدود توضیـــح داد: دلیل این محدودیت فراهم نبودن زیرســـاخت‌های ارتباطی بین دو کشور ایران و عربستان است که امیدواریم این مشکل در آینده نزدیك برطرف شود و شاهد حضور زائران بیشتری در سرزمین وحی باشیم.

حضور ایرانی‌ها در عمره از ســـال ۹۴ پس از حادثه فرودگاه جده و قصد تعرض دو مامور سعودی به دو نوجوان ایرانی متوقف شد.

ایران پس از به جریان افتادن این پرونده قضایی و محکوم شدن آن ماموران، از دو ســـال پیش برقراری دوباره عمره را مشـــروط به تامین امنیـــت و حفظ عزت زائـــران ایرانی کرده است.

۷ درصد ایرانیان بیمه نیستند

معاون وزیر بهداشت گفت: با پیشرفت طرح تحول نظام ســـلامت در حوزه بیمه و خدمات درمانی اقدامات خوبی صورت گرفت و در حال حاضر پوشـــش بیمه‌ای مردم به ۹۳ درصد رسیده اســـت، اما همچنان ۷ درصد مردم بیمه نیستند.

به گزارش جام‌جم، ایـــرج حریرچی افزود: اجباری شـــدن بیمه تمام آحاد مردم با انجام آزمون وســـع تثبیت شـــد و به‌زودی ابلاغ می‌شود. این یعنی هر ایرانی که بیمه نیست، با مراجعه بـــه دفاتر پیشـــخوان دولت تحت پوشـــش بیمه قرار می‌گیرد. معـــاون کل وزارت بهداشـــت افزود: تقدم پیشگیری و بهداشـــت بر درمان و نیز تقدم درمان سرپایی بر بســـتری، جزو اولویت‌های وزارت بهداشت در این دوره اســـت. وی ادامه داد: در این راســـتا به راه‌اندازی بســـیج و پویش‌های ملی اقدام کرده و نخستین پویش را بر مبنای شناســـایی و کنترل فشـــار خون افراد ۳۰ سال به بالا برنامه‌ریزی کردیم. در پویش ملی کنترل فشار خون، ۳۰ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر مورد بررســـی قرار گرفته و افرادی که از فشار خون خود اطلاعی نداشتند، شناسایی شدند. حریرچی بیان کرد: ایجاد ایستگاه سلامت و تربیت سفیران سلامت در منزل گام بعدی وزارت بهداشت است.