

پزشکی قلب در ایران می‌تپد



کشورمان در حوزه پزشکی دستاوردهای قابل توجهی به دست آورده است. در این بین یکی از این موفقیت ها به رشته قلب و عروق مربوط می شود که به دلیل جایگاه علمی و مهارتی پزشکان ایرانی است. با اطمینان می توان گفت که در منطقه، متخصصان قلب ایران جزو پیشگامان این حوزه هستند. بسیاری از پزشکان ایرانی در کشورهای حوزه خلیج فارس و دیگر کشورهای آسیایی مشغول به فعالیتند و به دلیل دانش و مهارت بالای خود، از آنان به عنوان «پنجچه طلای» پزشکی منطقه یاد می شود. این جایگاه تنها محدود به منطقه نیست؛ بلکه از نظر علمی و مهارتی، پزشکان ایرانی در سطح جهانی نیز حرف های زیادی برای گفتن دارند. یکی از مهم ترین دلایل این برتری، تجربه بالای متخصصان کشور در درمان حجم گسترده ای از بیماران است. همین موضوع مستمر با موارد متنوع و پیچیده، باعث شده پزشکان ایرانی به مهارت های دست پیدا کنند که برخی مراکز درمانی اروپا و آمریکا کمتر امکان کسب آن را فراهم کرده است. البته در کنار این توانمندی علمی و مهارتی، همچنان در حوزه تجهیزات پزشکی با چالش هایی مواجه هستیم. در رشته هایی مانند آتریوگرافی، حدود ۵۰ درصد تجهیزات و مواد اولیه مورد نیاز در داخل کشور تولید می شود اما برخی اقلام راهبردی از جمله استنت ها هنوز در داخل تولید نمی شوند. البته این موضوع مستحق اذیتان نیست و اساساً تولید این تجهیزات پیشرفته در انحصار تعداد محدودی از شرکت های بزرگ جهان قرار دارد. با این حال از نظر دانش پزشکی، مهارت تخصصی و حتی تاحدی تولید تجهیزات، ایران در میان کشورهای حوزه خلیج فارس جایگاه برتر و قابل توجهی دارد. واقعیت این است که در پزشکی، تجهیزات تدارک یافته تعیین کننده نیست؛ آنچه بیش از هر چیز اهمیت دارد، مهارت پزشک است. به همین دلیل، بارها شاهد بودیم که کشورهای منطقه از پزشکان ایرانی برای انجام اعمال پیچیده درمانی دعوت به همکاری کرده اند. یکی از مهم ترین تحولات علمی سال های اخیر در حوزه قلب، تغییر رویکرد درمان بیماران مبتلا به عروق قلبی بوده است. در گذشته بسیاری از این بیماران ناگزیر به انجام جراحی قلب باز و پیوند عروق بودند اما امروز به لطف پیشرفت دانش پزشکی، توسعه روش های آنژیوپلاستی و لاش نشان دادن ایرانی، توجه قابل توجهی از این بیماران بدون نیاز به جراحی سنگین و تنها از طریق آنژیوگرافی و کارگذاری استنت درمان می شوند. در زمینه فناوری های نوین نیز هوش مصنوعی به سرعت در حال ورود به صنایع مختلف است و پزشکی نیز از این رونق مستثنی نیست. این فناوری می تواند در برخی بخش ها نقش مؤثری ایفا کند اما هنوز جایگزین دانش، تجربه و قضاوت بالینی پزشک نشده است. از سوی دیگر، اعتماد عمومی بیماران به تصمیم گیری مبتنی بر هوش مصنوعی نیز هنوز به طور کامل شکل نگرفته است. بنابراین هر چند هوش مصنوعی می تواند به عنوان یک ابزار کمکی ارزشمند در خدمت پزشکان باشد، اما در بسیاری از حوزه های تخصصی، به ویژه درمان بیماری های قلب و عروق، همچنان جایگاه اصلی متعلق به مهارت و تشخیص پزشکان است.

سودوگو ۵۱۶۱

[illegible]

6			4	9		8		9		6		8	1			2
		7		5	6						8		3	7		
	1					4				2					6	
5							7			3						9
	2					6				6					5	
3							1			7						3
	4					8				4					2	
		9		1	5					6		1		4		
8			2	7			4			5			2	4		7

و کاهش زمان انتظار مجموعه عواملی هستند که می‌توانند شهروندان را از خودروی شخصی به سمت حمل و نقل عمومی هدایت کنند.

اسماعیلی با تأکید بر وجود رابطه مستقیم میان هزینه حمل و نقل عمومی و میزان استفاده از خودروهای شخصی می‌گوید: هرچه هزینه استفاده از مترو و اتوبوس کمتر باشد، انگیزه مردم برای کار گذاشتن خودروی شخصی بیشتر می‌شود.

اینابن حال او معتقد است قیمت فقط یکی از مؤلفه‌های مؤثر در انتخاب شیوه سفر است و رایگان بودن خدمات، بدون ارتقای کیفیت و دسترسی، به تنهایی نمی‌تواند تغییر محسوسی در رفتار شهروندان ایجاد کند.

این استاد دانشگاه، تحقق توسعه حمل و نقل عمومی را فراتر از: کاهش قیمت بلیت می‌داند و تأکید می‌کند: فعالیت شبکه تا ساعات پایانی شب، کاهش زمان انتظار، پوشش مناسب محله‌ها، دسترسی آسان به مراکز تردد و توسعه خطوط از مهم‌ترین عواملی است که مردم را به استفاده از مترو و اتوبوس ترغیب می‌کند. به گفته او اگر شهروندان مطمئن باشند در ساعات‌های مورد نیاز و تا ساعات پایانی شب به حمل و نقل عمومی دسترسی دارند، وابستگی آنان به خودروهای شخصی کاهش خواهد یافت. او همچنین توسعه دسترسی به مترو مسیرهایی مانند پایانه‌ها و فرودگاه‌ها را یکی از راهکارهای مؤثر برای کاهش سفرهای خودرویی عنوان می‌کند.

❗ رایگان برای همه یا حمایت هدفمند؟

بحث درباره ادامه رایگان بودن حمل و نقل عمومی در حالی مطرح است که بخش عمده هزینه این خدمات حتی در شرایط عادی نیز از محل یارانه تأمین می‌شود. به گفته مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون خدمات شهری شورای شهر تهران، سهم پرداختی شهروندان از هزینه واقعی سفر با اتوبوس در سال ۱۴۰۵ کمتر از ۳ درصد برآورد شده و حدود ۹۷ درصد هزینه‌ها را یارانه پوشش می‌دهد. سهم مسافران از هزینه مترو نیز از ۲ تا ۲۱ درصد در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، و ۱۹/۴ درصد در سال ۱۴۰۳ و به بیش از ۱۷ درصد در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته است.

با وجود توافق کلی بر حمایت از حمل و نقل عمومی، درباره شیوه اجرای آن اختلاف نظر وجود دارد. مهدی چمران پیشنهاد کرده این حمایت به جای همه شهروندان، به صورت هدفمند به گروه‌هایی مانند معلمان، استادان دانشگاه، کارکنان شهرداری و خانواده‌های پرجمعیت اختصاصی یابد. در مقابل، محمد آخوندی و مهدی پیرهادی از اعضای شورای شهر تهران معتقدند با توجه به سهم اندک مردم در هزینه واقعی سفر، حمل و نقل عمومی ظرفیت رایگان شدن برای همه شهروندان را دارد. با این حال، ارزیابی موفقیت این سیاست به انتشار آمار دقیق درباره تأثیر آن بر کاهش سفرهای خودرویی، ترافیک، مصرف سوخت و آلودگی هوا نیاز دارد. بلیت رایگان می‌تواند انگیزه استفاده از مترو و اتوبوس را افزایش دهد اما تغییر پایدار الگوی سفر بدون دسترسی آسان، پوشش مناسب و کیفیت مطلوب خدمات ممکن نیست.

بلیت برنده حمل و نقل عمومی

تمدید رایگان بودن مترو و اتوبوس‌های تندرو، ترافیک را کاهش می‌دهد اما توسعه این ناوگان نباید فراموش شود



نویس هدايت كند، مي توان آن راسيستي براي كاهش ترافيك، صرف سوخت و آلودگي هوانيز دانست. دكتور عليزاده اسماعيلي نپيس پيشين پليس راه كشور و مدرس دانشگاه با تاييد بر اين كه حمل و نقل عمومي بايد همواره قابل برنامه ريزي، در دسترس و متناسب با توان اقتصادي مردم باشد، به جام جم مي گويد: در بسياري از كشورهاي دنيا، حمل و نقل عمومي با كمترين هزينه ممكن متناسب با سطح درآمد مردم ارائه مي شود تا شهروندان به استفاده از خودروي شخصي رو نياورند.



اسماعیلی:
 قیمت، فقط یکی از
 مؤلفه‌های مؤثر در
 انتخاب شیوه سفر
 است و رایگان بودن
 خدمات، بدون
 ارتقای کیفیت و
 دسترسی، به تنهایی
 نمی‌تواند تغییر
 محسوسی در رفتار
 شهروندان ایجاد کند

حمايت معيشتي يا سياست ترافيكي؟

**دسترس
نمی-
محسوس
شهرودنو**

حذف هزینه بهایت از یک سوس می‌تواند بخشی از هزینه رفت و آمد روزانه خانوارها، به‌ویژه خانوارهای متوسط و کم‌درآمد را کاهش دهد. از سوس دیگر، این سیاست با هدف افزایش جذابیت مترو و اتوبوس در مقایسه با خودروی شخصی می‌شود. کارشناسان معتقدند اگر رایگان شدن حمل و نقل عمومی فقط هزینه سفر مسافران همیشگی را حذف کند، بیشترین تأثیر آن را بر کاهش هزینه‌های خانوارها نخواهد داشت اما اگر بتواند بخشی از استفاده‌کنندگان خودروهای شخصی را به‌سخت مترو و

دسترسی؛ حلقه مکمل رایگان شدن

رایگان شدن مترو و اتوبوس شاید در کوتاه مدت بخشی از هزینه رفت و آمد شهروندان را کاهش دهد اما موفقیت این سیاست فقط به حذف بهای بلیت وابسته نیست. قیمت مناسب، دسترسی آسان، کیفیت خدمات، پوشش گسترده خطوط

دسترسی؛ حلقه مکمل رایگان شدن

[illegible]

زرع الهه. واحد شمارش (کاغذ) از زنان اساطیری یونان - (ازار درو کردن - کفر - توشه) (۴) لیگ قهرمانان اسپانیایی - نوعی چرم قدیمی (۶) چهار عرب - (بال متحرک (۶) سختی و مشقت - چند نکته - اسب سفید) (۴) اقمار بهرامی - زخمی صحرایی (عربی) - دلیل هلاک (۸) آثار تاریخی - صومالی - (۸) هرنند هلندی (۹)

جدول ویژه

فقہی: (۱) اعتقاد به انتقال روح از جسمی به جسم دیگر - رانکی - بت (۲) کشت و

حل جدول ویژه ۷۲۸۵

[illegible][illegible]

مترو و اتوبوس‌های تندروی تهران دست‌کم برای دو ماه دیگر رایگان ماندند؛ تصمیمی که از یک‌سو قرار است بخشی از فشار هزینه‌های رفت و آمد را از دوش شهروندان بردارد و از سوی دیگر مردم را به استفاده کمتر از خودروهای شخصی ترغیب کند.



حامیان این طرح معتقدند حذف سهم اندک مسافران از هزینه واقعی حمل و نقل عمومی می‌تواند به کاهش ترافیک، مصرف سوخت و آلودگی هوا کمک کند. با این حال کارشناسان هشدار می‌دهند بلیت رایگان به‌تنهایی کافی نیست و تغییر پایدار الگوی سفر زمانی رخ می‌دهد که مترو و اتوبوس در کنار قیمت مناسب، از دسترسی آسان، کیفیت مطلوب و ظرفیت کافی نیز برخوردار باشند.

شورای اسلامی شهر تهران در چهارصد و هجدهمین جلسه خود با ۲۱ رأی موافق، استفاده رایگان همه شهروندان از مترو و اتوبوس‌های تندرو را برای دو ماه دیگر تمدید کرد. براساس این تصمیم، تا زمانی که پایان رسمی شرایط جنگی از سوی شورای عالی امنیت ملی اعلام نشده باشد، وضعیت کشور هر دو ماه یک بار بررسی و درباره ادامه یا توقف طرح تصمیم‌گیری خواهد شد. علیرضا زاکانی، شهردار تهران نیز دیروز با حضور در جلسه شورای شهر از تمدید رایگان شدن مترو و اتوبوس‌های تندرو دفاع کرد و گفت: مدیریت شهری در شرایط خاص کشور باید به افزایش امید، اطمینان و شادی برای مردم کمک کند.

او با اشاره به این که شهروندان تنها حدود ۳/۲ درصد هزینه واقعی سفر با اتوبوس‌های تندرو و ۱۳/۸ درصد هزینه مترو را پرداخت می‌کنند، عنوان کرد: حذف این سهم اندک بیش از آن‌که اثر مثبتی داشته باشد، دارای پیام اجتماعی و حمایتی است. افزاینده استفاده از مترو و اتوبوس می‌تواند به کاهش ترافیک، آلودگی هوا و مصرف سوخت کمک کند، به‌طوری که مصرف سوخت در اردیبهشت ماه ۵/۷ درصد کاهش یافته است.

توسعه ناوگان؛ زیرساخت ادامه خدمات رایگان

تداوم خدمات رایگان حمل و نقل عمومی، بیش از هر مسأله‌ای به توسعه ناوگان، افزایش ظرفیت و نوسازی زیرساخت‌ها وابسته است. در همین راستا، شهردار تهران در پاسخ به آبراز نگرانی‌ها درباره ظرفیت حمل و نقل عمومی گفت: مدیریت شهری همزمان با رایگان‌سازی، توسعه ناوگان را نیز دنبال می‌کند. در دوره فعلی ۲۴۶۰ دستگاه اتوبوس نوسازی با به ناوگان اضافه شده و نزدیک به ۷۰۰ دستگاه اتوبوس تولید داخل نیز در مسیر تحویل قرار دارد. همچنین ۵۰ دستگاه متروپس خریداری شد