خبر

اعلام آمادگی ۷۵۰ نفر برای اهدای جسد

مدیر بانک نسوج مرکز تحقیقات سازمان پزشکی قانونی کشور گفت: پس از آن‌که به‌دنبال اعلام نیاز دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی، برای اهدای جسد در سال ۱۳۹۶ فراخوان دادیم، تاکنون ۷۵۰ نفر برای اهدای جسد اعلام آمادگی کردند.

به گزارش ایرنا، امین رادمنش افزود: از میان ۷۵۰ نفری که برای اهدای جسد اعلام آمادگی کرده‌اند، دو مورد جسد تاکنون اهدا شده است.

وی عنوان کرد: پیش از این در مراکز آموزشی و دانشگاه‌ها از اجساد بلاصاحب و مجهول‌الهویه برای مقاصد آموزشی استفاده می‌شد که تعداد این اجساد کم بود و جوابگوی نیاز آموزشی این مراکز نبود.

مدیر بانک نسوج مرکز تحقیقات پزشکی قانونی گفت: تنها راه رفع نیاز مراکز آموزش به جسد اهدای جسد است، همان‌طور که برخی از کشورها برای تامین جسد انجام می‌دهند.

وی اعلام کرد: بیش از ۳۲ درصد اهداکنندگان جسد را جوانان در سنین ۲۰ تا ۴۰ سال تشکیل می‌دهند؛ ۸/۲ درصد از اهداکنندگان ۲۰ تا ۳۰ ساله‌اند، ۲۴/۱ درصد آنان ۳۰ تا ۴۰ ساله ۲۰/۵ درصد ۴۰ تا ۵۰ ساله، ۱۷/۵ درصد ۵۰ تا ۶۰ ساله، ۱۹/۷ درصد ۶۰ تا ۷۰ ساله و ۱۰ درصد نیز در سنین بالای ۷۰ سال هستند.

رادمنش با بیان این که بیشتر اهداکنندگان جسد را افراد با تحصیلات دانشگاهی تشکیل می‌دهند، ادامه داد: ۷۷ درصد اهداکنندگان جسد را افراد دارای مدارک کارشناسی و بالاتر و ۲۳ درصد آنها را افراد دارای مدارک دیپلم و کمتر از آن تشکیل می‌دهند. همچنین ۴۰ درصد آنها زن و ۶۰ درصد مرد هستند.

وی اشاعه امر اهدای جسد را نیازمند فرهنگ‌سازی دانست و گفت: برای اهدای جسد نیازی به مراجعه حضوری اهداکنندگان به پزشکی‌قانونی نیست و داوطلبان می‌توانند از طریق تماس تلفنی با مراکز پزشکی‌قانونی سراسر کشور از نحوه انجام کار مطلع شوند.

رادمنش به رعایت فرآیند قانونی و شرعی در این زمینه اشاره کرد و یادآور شد: اجساد پس از فوت افراد، با اطلاع خانواده به یکی از مراکز پزشکی‌قانونی تحویل داده، در نهایت به یکی از دانشگاه‌های علوم پزشکی منتقل می‌شوند و پس از انجام فعالیت‌های علمی با رعایت تشریفات شرعی در آرامستان همان شهر به خاک سپرده خواهند شد و در صورت تمایل خانواده‌های اهداکنندگان مراحل و مکان دفن به آنها اطلاع داده می‌شود.

کنکور فقط برای ۹ رشته پرطرفدار

مدیرکل دفتر آموزش فنی و حرفه‌ای وزارت آموزش و پرورش گفت: دانش‌آموزان شاخه فنی‌وحرفه‌ای به‌جز ۹ رشته می‌توانند بدون کنکور وارد دانشگاه شوند.

به گزارش ایسنا، محسن حسینی‌مقدم افزود: در سال ۹۸ در شاخه فنی و حرفه‌ای برای ۹ رشته از طریق کنکور اقدام به جذب دانشجو می‌شود که عبارتند از: الکتروتکنیک، حسابداری بازرگانی، شبکه و نرم‌افزار، تربیت‌بدنی، مکانیک خودرو، تأسیسات مکانیکی، گرافیک، صنایع غذایی و نقشه‌کشی و معماری.

حسینی مقدم عنوان کرد: طبق مصوبه شورای سنجش و پذیرش دانشجو در ۹ رشته شاخه فنی و حرفه‌ای پذیرش داوطلبان از طریق کنکور انجام خواهد شد و در سایر رشته‌ها داوطلبان می‌توانند بدون کنکور و از طریق سوابق تحصیلی اقدام کنند.

وی ادامه داد: در مصوبه شورای سنجش و پذیرش اعلام شده است که آموزش و پرورش باید سوابق تحصیلی داوطلبان را ارائه کند و تلاش می‌کنیم در روزهای آینده سوابق تحصیلی دانش‌آموزان هنرستانی را آماده و به سازمان سنجش ارائه دهیم تا داوطلبان بتوانند از طریق سابقه تحصیلی به دانشگاه‌ها وارد شوند. مدیرکل دفتر آموزش فنی و حرفه‌ای وزارت آموزش و پرورش بیان کرد: داوطلبان ابتدا از میان رشته‌هایی که پذیرش آنها براساس سوابق تحصیلی است اقدام به انتخاب می‌کنند و سوابق تحصیلی پس از آماده شدن از سوی آموزش‌وپرورش به سازمان سنجش ارسال می‌شود. در شاخه نظری هم که دانش‌آموزان خرداد ماه امتحانات نهایی دارند تا تیرماه باید سوابق تحصیلی آنها به سازمان سنجش ارسال شود و پس از پذیرش از سوی دانشگاه‌ها از مهر ۹۸ وارد خواهند شد.

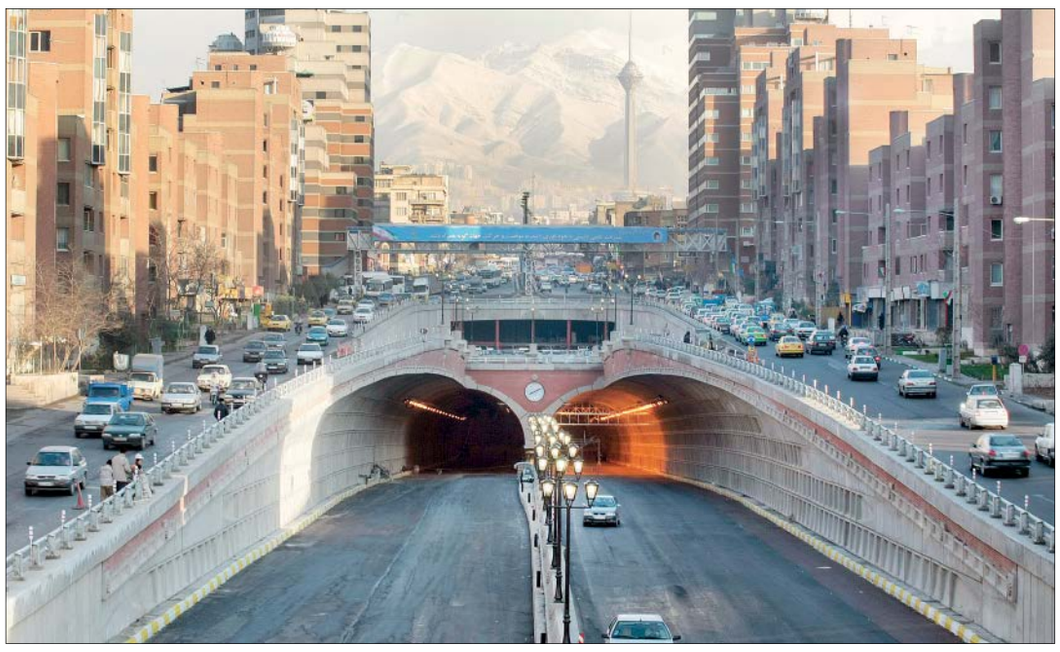
کاهش بودجه فرهنگی وزارت علوم



غلامرضا غفاری، معاون فرهنگی وزارت علوم گفت: بودجه معاونت فرهنگی در سال ۹۸ نسبت به سال ۹۷ کاهش یافته و جوابگوی نیازهای فرهنگی نیست. وی افزود: امیدواریم بودجه معاونت فرهنگی وزارت علوم در لایحه بودجه سال ۹۸ افزایش یابد تا ما بتوانیم خیلی از فعالیت‌هایی را که برخی از آنها نیز در سال جاری اجرایی شده، به اتمام برسانیم. /مهر

۷۰۰ هزار کودک به مهد می‌روند

محمد نفریه، مدیرکل امور کودکان و نوجوانان بهزیستی با اشاره به این‌که بیش از ۷۰۰ هزار کودک در ۱۵ هزار مهدکودک تحت پوشش بهزیستی هستند، گفت: این کودکان در مهدهای کودک استان‌های سراسر کشور خدمات مختلفی مانند آموزشی و... دریافت می‌کنند. وی افزود: پیشگیری از اختلالات ناشنوایی، اختلالات طیف اتیسم، اختلالات اضطرابی و ... برای کودکان با نیازهای ویژه از جمله خدمات ویژه‌ای است که در سراسر کشور به آنها ارائه می‌شود. /مهر



تونل‌های توحید نیایش، رسالت شهدای غزه و امیر کبیر پنج تونلی هستند که در صورت تصویب قرار است شهروندان برای عبور از آنها حدود ۳۰۰۰ تومان عوارض پرداخت کنند

عکس: جام جم

زمزمه دریافت عوارض از ۵ تونل و یک اتوبان تهران دوباره جدی شده است

تونل زدن به جیب شهروندان



مریم خباز
جامعه

با این که گوش تهرانی‌ها به خیلی چیزها عادت کرده و دیگر کمتر خبری می‌تواند شوکه‌شان کند ولی حالا که شهرداری اراده کرده نسخه پولی شدن تونل‌های شهر را بنویسد، خبر کار خودش را کرده. هرچند ساعت ۱۴ دیروز روابط عمومی شهرداری با لحنی آرام متنی منتشر کرد و سعی داشت زهر «طرح دریافت عوارض از تونل‌های شهری» را بگیرد و می‌گفت که این طرح هنوز به استحضار پیروز حناچی نیز نرسیده، چه رسد به مرحله تصویب، اما افکارعمومی راه خودش را رفت. با این که روابط عمومی تاکید داشت که مدیریت شهری شرایط دشوار اقتصادی را درک می‌کند و هدفش ایجاد نگرانی برای مردم نیست و بنا ندارد هیچ طرحی را برخلاف مصالح شهر و منافع مردم اجرا کند ولی ذهن است دیگر، آن هم ذهن بدبین شده مردمی که همین چند وقت پیش از زبان شهردار جدید شنیدند که هزینه زندگی در تهران باید آن قدر بالا برود که آنهایی که از پس هزینه‌ها برنمی‌آیند بروند به حاشیه‌ها.

دریافت عوارض از تونل‌های تهران که به زبان خودمانی می‌شود پولی شدن این معابر البته حرف تازه‌ای نیست و سابقه‌اش برمی‌گردد به زمان شهرداری محمدباقر قالیباف، حدود سه سال قبل. آن زمان برنامه همین بود که از تونل‌های درون شهری عوارض نقدی گرفته شود و هرکه ازاین معابر می‌گذرد هزینه اش را بپردازد که معلوم نشد به چه دلیل این برنامه متوقف شد. شهرداری هیچ‌گاه درباره این توقف به شهروندان توضیح نداد ولی گفته می‌شد لایحه «اخذ عوارض تردد از معابرخاص شهری» به خواست شهرداری از دستورکار شورای شهر خارج شده است.

در این سه سال شهرداری و شورای شهر تهران زیرورو شده است و تشکیلات مدیریت شهری به واسطه ورود آدم‌های جدید به کلی متحول شده ولی حالا بعد از سه سال بازهم همان حرف‌های قبلی زده می‌شود، حرف از پولی شدن تونل‌ها بدون این که گفته شود چرا و به چه دلیل.

تهران و تونل‌هایش

تونل‌های نیایش، رسالت و توحید سه تونل شناخته شده و پر رفت و آمد تهران هستند که هم این‌بار و هم سه سال قبل نامشان برای پرداخت عوارض برده شد، ولی دو نامی که جدید مطرح شده تونل‌های شهدای غزه و امیرکبیر هستند، درکنار اتوبان دو طبقه صدر. تونل شهدای غزه از نظر تاریخ افتتاح، ششمین تونل تهران است که ۳۲۵۶ متر طول دارد و مرداد سال گذشته همراه با ادامه غربی بزرگراه شهید حکیمی آن هم با روش حفاری اتریشی ساخته شد. اتوبان صدر نیز که نام سابقش «دوگل» بوده ۱۱ کیلومتر طول دارد و البته طولانی‌ترین بزرگراه طبقاتی ایران محسوب می‌شود که طبقه رویی آن ۶۴۰ میلیارد تومان خرج برداشت و آذر ۹۲ افتتاح شد.

گرچه طبقاتی شدن اتوبان صدر یکی از پرحاشیه‌ترین پروژه‌های شهری تهران بوده و است، ولی شاید تونل امیرکبیر کم از آن نداشته باشد، تونلی بلاتکلیف و سرگردان که قرار است راه ماشین‌ها را از اتوبان امام علی(ع) به سه‌راه امین‌حضور و برعکس بازکند، ولی آن‌قدر درکلاف سردرگمش گیر کرده که فعلا خبری از آغاز به کارش نیست. سال ۹۸ که برسد دقیقا ده سال از زمان کلنگ‌زنی این پروژه می‌گذرد که زمانی گفته می‌شد برایش ۲۰۰ میلیارد تومان خرج شده، اما چون پروژه هنوز ادامه دارد رقم باید بالاتر از این حرف‌ها باشد.

به غیر از این سه که در لیست دریافت عوارض قرار دارند، تونل‌های نیایش، رسالت و توحید سروسامان یافته‌ترند، هرچند حرف و حدیث درباره آنها نیز کم نیست و توحید را همه به تهویه نامناسب هوایش می‌شناسند و رسالت را به شلوغی و ترافیک مداومش. تونل توحید یک تونل دوقلوست با ۲۱۳۶ متر طول و سه خط عبوری در هر باند که سال ۸۸ افتتاح شد. این تونل از بزرگراه چمران آغاز می‌شود و در بزرگراه نواب به پایان می‌رسد و برای ساختش ۳۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است.

تونل رسالت نیز یک تونل نسبتا کوتاه ۹۵۰ متری است که سرو تهش میدان آفریقا و بزرگراه کردستان است که ساخته شد برای کاهش بار ترافیکی بزرگراه شهید همت. ساخت تونل رسالت ۹ سال طول کشید و تابستان ۸۵ بهره‌برداری شد، تونلی که به قیمت‌های آن سال‌ها ۶۰۰ میلیون تومان خرج برداشت.

پورنیا: اگر این معابر با پول شهرداری و بودجه‌های دولتی و عوارض و مالیاتی که مردم پرداخته‌اند ساخته شده پس توجیهی ندارد که برایشان عوارض تعیین شود. همچنین اگر مردم هرسال مجبورند عوارض خودرو و عوارض مشابه شهری پرداخت کنند چه لزومی دارد که به پرداخت عوارض دیگری مجبور شوند

پولی شدن حاشیه خیابان‌ها

جامعه+

کمیسیون مشترک درآمد پایدار شهری چندروز قبل تشکیل جلسه داد که تمرکزش برلایحه درآمدهای پایدار شهرداری‌ها بود. در این نشست اعضای شورای عالی استان‌ها به همراه مسؤولانی از دیوان محاسبات و مرکز پژوهش‌های مجلس نیز حضور داشتند که عبدالرزاق موسوی، نایب رئیس شورای عالی استان‌ها نیز یکی از این افراد بود.

در این نشست موضوع دریافت عوارض از معابر و توقفگاه‌های حاشیه خیابان به تصویب رسید که موسوی درباره‌اش به ما گفت این مصوبه چیزی جدا از بحث دریافت عوارض از تونل‌های تهران است. او توضیح داد: طبق این مصوبه به شهرداری‌های سراسرکشور اجازه داده می‌شود از محل‌های پارک حاشیه خیابان از طریق نصب پارکومتر هزینه دریافت کنند. او گفت که این مصوبه راهی است برای ایجاد منبع مالی پایدار برای شهرداری‌ها، منبعی که پیش از این فقط در تهران و برخی شهرها وجود داشت. به گفته موسوی اما این مصوبه برای اجرایی شدن نیاز به تصویب نهایی درمجلس شورای اسلامی دارد.

و اما تونل نیایش که به بزرگراه صدر متصل می‌شود ده هزار و ۲۵۰ متر طول دارد و ۶۲ جت‌فن که سال ۹۲ افتتاح شد و زیر بار ترافیک رفت.

راننده‌هایی که از این پنج تونل و این یک اتوبان استفاده می‌کنند حالا قرار است مشمول پرداخت عوارض شوند؛ عوارضی حدود ۳۰۰۰ تومان که البته هنوز مسجل و قطعی نیست و با این که قطعی نیست نظرات مخالف و موافقی به استقبالش آمده.

سیاه و سفید طرح

این‌که عبور از تونل‌های شهری و اتوبان صدر مستلزم پرداخت هزینه باشد از دید عامه مردم نقطه‌ضعفی جدی است، شاید هم طرحی به ضرر مردم. این‌که ممکن است خیلی‌ها بعد از پولی شدن این معابر، مسیرشان را تغییر دهند و بشوند مثل مردمی که جاده قدیم جاجرود را به اتوبان تازه‌ساز اما گران پردیس ترجیح می‌دهند، یک نگرانی جدی است. پس‌زدن ترافیک ناشی از فرآیند دریافت عوارض از تونل‌ها به معابر کناری نیز یک دلمشغولی مهم است که هر سه را محمدعلی پورنیا کارشناس مدیریت شهری همزمان مدنظر دارد. او به ما می‌گوید اگر این معابر با پول شهرداری و بودجه‌های دولتی و عوارض و مالیاتی که مردم پرداخته‌اند، ساخته شده پس توجیهی ندارد که برایشان عوارض تعیین شود. همچنین اگر مردم هرسال مجبورند عوارض خودرو و عوارض مشابه شهری پرداخت کنند چه لزومی دارد به پرداخت عوارض دیگری مجبور شوند.

او می‌گوید این تناقض‌ها باید شفاف شود و شهرداری توضیح دهد چرا می‌خواهد از معبری عمومی عوارض دریافت کند. پورنیا همچنین نگران اوضاع اقتصادی نامناسب مردم است مخصوصا کسانی که با خودروی خویش کار می‌کنند و پرداخت عوارض درون‌شهری فشاری مضاعف برای آنهاست. او همچنین پیش‌بینی می‌کند پولی شدن تونل‌ها و اتوبان‌ها باعث ایجاد ترافیک‌های پرحجم در این معابر و پس‌زدن این ترافیک به معابر کناری باشد یعنی ایجاد دردسرهای جدید ترافیکی.

نقطه مقابل این کارشناس اما آذرتشکر جامعه‌شناس شهری است که می‌گوید با کل این پروژه موافق است ولی بشرطها و شروطها. او به جام‌جم توضیح می‌دهد افراد باید هزینه زندگی در تهران را پرداخت کنند و متوجه شوند که این شهر از لحاظ زیست‌محیطی و ترافیکی به‌شدت در مضیقه است. او می‌گوید دریافت عوارض بیشتر از خودروهای تک‌نشین در تونل‌ها و اتوبان صدر می‌تواند یک پیشنهاد باشد تا افراد کمتری از خودروی شخصی خود در این مسیرها تردد کنند همچنین دریافت عوارض کمتر از خودروهای عمومی و خدماتی که این دو در درازمدت، باعث کاهش آلودگی هوا و ترافیک می‌شود.

تشکر می‌گوید این که گفته می‌شود دریافت عوارض در تونل‌ها به معنی پرداخت مضاعف عوارض از جیب رانندگان است حرف درستی نیست چون وقتی اولویت‌های شهر را کنارهم می‌گذاریم منافع جمعی بر مصالح فردی برتری دارد. این کارشناس البته می‌گوید وقتی مردم به چنین برنامه‌هایی تن می‌دهند شهرداری نیز باید وظایف خود در قبال تقویت سیستم حمل و نقل عمومی را انجام دهد تا اگر واقعا هدف از اجرای چنین برنامه‌ای کاهش آلودگی هوا و مدیریت ترافیک است، اهداف محقق شود.

البته گمانه‌ای وجود دارد که بسیار قوی است و می‌گوید بحث پولی شدن تونل‌های شهر راهی است برای ایجاد درآمدهای پایدار برای شهرداری تهران، موضوعی که تشکر گفت اگر حقیقت داشته باشد خالی از اشکال است چون بالاخره شهرداری باید منابع مالی‌اش را از جایی تامین کند. او اما می‌گوید هدف شهرداری هرچه هست باید شفاف و کامل با مردم در میان گذاشته شود تا مردم خودشان تصمیم بگیرند و داوطلبانه با شهرداری در اجرای برنامه‌هایش همراهی کنند وگرنه برنامه‌ای که مردم درباره اش توجیه نشده باشند فقط با لجبازی افکارعمومی همراه می‌شود.

مشکلات مالی شهرداری تهران موضوع قابل کتمانی نیست. در سال‌های گذشته شهرداری سعی کرده با فروش تراکم مخارج اداره تهران را تامین کند که شاید به این هدف رسیده باشد اما تهران را از شهری قابل زیست دورتر کرده است.

اوضاع نامناسب مالی شهرداری درسال آینده نیز تداوم خواهد داشت و طبق پیش‌بینی مجید فراهانی، عضو شورای شهرتهران، شهرداری در سال ۹۸ دست‌کم ۵۰۰۰ میلیارد تومان کسری بودجه خواهد شد؛ همین موضوع است که گمانه‌ها نسبت به نیت خوابیده در پشت برنامه پولی کردن معابر را جدی‌تر می‌کند، ولی چه خوب است که اگر واقعیت این است شهرداری همه حقیقت را بدون سانسور به مردم بگوید وگرنه درعالم بی‌خبری، مردم هرطور دلشان بخواهد تصمیم‌ها را حلاجی می‌کنند.

۲ توییت، ۲ واکنش

مکث

دو عضو شورای شهر تهران درباره لایحه اخذ عوارض از بهای خدمات تردد وسایل نقلیه در چند تونل و بزرگراه تهران، ازطریق توییتر واکنش نشان دادند.

علی اعطا، سخنگوی شورا نوشت: مرجع تصویب عوارض شهر و بهای خدمات، شورای شهر است.

لایحه تعیین بهای خدمات تردد وسایل نقلیه در چند تونل و بزرگراه، هنوز به شورا ارسال نشده و بنابراین شورا هنوز در رد و قبول آن نظری نداده است. پس از ارسال لایحه از شهرداری، شورا با رعایت جمیع جهات و مصالح عمومی تصمیم‌گیری خواهد کرد.

حجت نظری نیز با رد ادعای پولی شدن تونل‌های شهری پایتخت نوشت: اخذ عوارض از خودروها برای تردد در تونل‌های شهری صرفا ایده‌ای است که معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری مطرح کرده ولایحه‌ای برای آن به شورا نیامده. مردم دستگاه پولسازی برای جبران کسری بودجه نیستند و باشناختی که از همکارانم دارم، این پیشنهاد در صورت ارائه به شورای شهر رد می‌شود.

تشدید برخورد پلیس با خودروهای پلاک مخدوش



جانشین رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با بیان این‌که برخورد با خودروهای دارای پلاک مخدوش تشدید شده،گفت: مصادیق این تخلف شامل مواردی همچون استفاده از پلاک زیر سپر یا پشت شیشه، استفاده از طلق روی پلاک، همچنین ناخوانا بودن پلاک، مخدوش کردن پلاک یا استفاده از پلاک‌های غیرمجاز است.

به گزارش جام‌جم، حسن عابدی با اشاره به این‌که در ورودی‌های طرح ترافیک و زوج و فرد تخلف مخدوش کردن پلاک بیشتر دیده می‌شود، افزود: در روزهای اخیر شاهد بارندگی‌هایی بودیم و برخی از شهروندان عمدا یا سهوا نسبت به پاک‌سازی و تمیز کردن پلاک خودروی خود اقدام نمی‌کنند که این امر باعث ناخوانا بودن پلاک می‌شود. گفتنی است عوامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان متخلف مطابق قانون برخورد می‌کنند.

عابدی با یادآوری این‌که دوربین‌های ثبت تخلف در سطح شهر فعالند، بیان کرد: ممکن است برخی از شهروندان تصور کنند که با پوشش پلاک می‌توانند از این دوربین‌ها رد شوند و تخلفشان نیز پیگیری نشود. در صورتی که بسیاری از مواردی که وسیله نقلیه از دوربین رد شده و پوشش پلاک داشته، با توجه به سیستم موجود مشخص شده که شماره پلاک چه بوده است. وی با تأکید بر فعال بودن تمام دوربین‌های سطح شهر بیان کرد: اگر وسیله نقلیه‌ای با پلاک مخدوش از یک دوربین رد شود، دوربین بعدی شماره پلاک را بررسی می‌کند و در صورتی که آن خودرو برای ورود به محدوده طرح مجاز نبوده باشد، تخلفش ثبت می‌شود. افزون بر دوربین‌های ورودی طرح، دوربین‌های داخل محدوده نیز پلاک‌ها را رصد می‌کند.

ارائه ۸۰ درصد از خدمات دندانپزشکی در بخش خصوصی

رئیس اداره دندانپزشکی وزارت بهداشت با اشاره به این‌که ۸۰ درصد از خدمات دندانپزشکی در بخش خصوصی ارائه می‌شود، گفت: باید بخش خصوصی در حوزه سلامت و طرح تحول سلامت مشارکت داشته تا با انجام کارهای گروهی متحدانه، شاهد کمترین هدر رفت هزینه‌ها و منابع دیگر باشیم.

به گزارش جام‌جم، قاسم صادقی با اشاره به آمار پوسیدگی، کشیدن و پرکردن دندان در کودکان زیر شش سال و سالمندان، آنان را گروه‌های آسیب پذیر در حوزه سلامت دهان و دندان دانست و افزود: بر اساس آخرین پیمایش حوزه سلامت دهان و دندان، در گروه سالمندان با آمار حدود ۲۶ دندان از دست داده، پرکرده یا پوسیده مواجه هستیم که با توجه به حرکت کشور به سمت سالمندی، در این زمینه باید برنامه ریزی مناسب و مقتضی صورت گیرد.

وی بیشترین پرداختی هزینه در بخش درمان را مربوط به خدمات دندانپزشکی برشمرد و با اشاره به تعداد متناسب نیرو در حوزه دندانپزشکی، ادامه داد: لازم است این تعداد



نیرو به صورت عادلانه در سراسر کشور توزیع شوند.

صادقی بیان کرد: در کشورهای پیشرفته، رویکرد اصلی بر پایه اصول پیشگیرانه است. رویکرد عمومی، باید رویکردی پیشگیرانه باشد و نه تنها وزارت بهداشت، بلکه سایر نهادها و سازمان‌های مرتبط مانند آموزش و پرورش و صدا و سیما نیز باید در اطلاع‌رسانی این امر مشارکت داشته باشند.

وی افزود: با وجود امکانات ارتباطی و فضای مجازی، می‌توان اطلاع‌رسانی را افزایش داد و به فرهنگ‌سازی در کاهش بیماری‌های پرهزینه دهان و دندان کمک کرد.