تعطیلات راه مقابله با آلودگی نیست!

گزارش‌های متناقضی راجع به آلودگی هوا منتشر می‌شود که گویا منافع هنگفت مالی پشت‌پرده این تناقض‌گویی‌هاست

گزارش یک

زهرا چیذری

هرچند همه مدارس استان تهران و البرز به جز فیروزکوه و دماوند تا پایان هفته در همه مقاطع تعطیل شدند، تعطیلات هم انگار راه‌حل مقابله با آلودگی هوای تهران نیست؛ شاهد این ادعا هم گزارش سایت شرکت کنترل کیفیت هوای تهران است که نشان می‌دهد به رغم دو روز تعطیلی در تهران، در نخستین روز از فصل زمستان شاخص آلودگی ذرات ۲/۵ میکرون در اکثر مناطق تهران دوباره از ۱۵۰ گذشت و هوا برای همه افراد ناسالم شد! جالب اینجاست که هنوز بر سر منشأ آلودگی هوای تهران میان دستگاه‌ها و مراکز ذی‌ربط تفاهمی وجود ندارد و تنها نقطه اشتراک گزارش‌های مراکز تحقیقاتی گوناگون این است، اصلی‌ترین آلاینده هوای تهران که موجب ناسالم شدن آن می‌شود ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون هستند؛ اما بنابر برخی گزارش‌ها همچون «گزارش سیاهه انتشار» منتشر شده از سوی شهرداری تهران، خودروهای سواری تنها ۱/۴درصد در انتشار ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون نقش دارند. این در حالی است که مطالعات دیگر تا حدود ۲۰درصد برای خودروهای شخصی در آلودگی‌های شهر تهران نقش قائلند! اما کدام یک از این گزارش‌ها درست است و دلیل این همه تفاوت در گزارش‌های منتشرشده از سوی شهرداری تهران و سایر مراکز علمی - تحقیقاتی چیست؟ آیا برخی منافع به طور مثال منافع اقتصادی پشت‌پرده این آمارهای متناقض در قالب گزارش‌های علمی است؟

آلودگی هوا همه ساله مهمان کلانشهرها و به خصوص شهر تهران است. با وجود تکرار همه ساله روزهای ناسالم در ایام سرد سال و مطالعات متعدد و پیش‌بینی‌های سازمان هواشناسی، تاکنون هیچ راهکار مناسبی برای مدیریت و کاهش روزهای ناسالم در کلانشهر تهران ارائه نشده است. از همه جالب‌تر تناقض فاحش آمارها و نتایج پژوهش‌هایی است که از سوی مراکز پژوهشی مختلف در رابطه با آلودگی هوای تهران وجود دارد! این تناقض‌ها موجب‌شده تا تنها راهکاری که از دل جلسات کمیته اضطراری آلودگی هوا بیرون می‌آید طرح‌های زوج و فرد یا تعطیلی مدارس باشد، اما برنامه اخیر ثریا درباره آلودگی هوا نظریه‌های تازه‌ای درباره منشأ آلودگی هوا و شاید ریشه‌های فقدان اراده جدی برای مدیریت آن را ارائه داد؛ نظریه‌هایی که از برخی جهات چندان هم غیرمنطقی به نظر نمی‌رسد.

■ سهم خودروهای سواری در آلودگی هوای تهران از ۱/۴ درصد تا ۲۰ درصد!

محمد کاظمی، پژوهشگر حوزه صنعت و محیط‌زیست هم در برنامه ثریا با مقایسه دو گزارش درباره آلودگی هوای تهران و با تأکید بر اینکه منشأ اصلی این آلودگی ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون است، گفت: «بررسی روزهای سالم و ناسالم شهر تهران در سال ۹۳ تا ۹۶ نشان می‌دهد علت اصلی آلودگی هوای شهر تهران ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون است که ۹۵ درصد منشأ آلودگی هوا در روزهای ناسالم را موجب می‌شوند.» وی با استناد به گزارش سیاهه شهر تهران که از سوی شهرداری تهران انجام شده است، در رابطه با منشأ ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون به گزارش دیگری از کار مشترک شهرداری تهران با دانشگاه شریف اشاره کرد و افزود: «براساس این کار علمی متوجه می‌شویم خودروهای شخصی چیزی نزدیک به ۲۰درصد منشأ ذرات معلق زیر ۲/۵ میکرون را تشکیل می‌دهند، در حالی که گزارش سیاهه انتشار شهرداری تهران نقش خودروهای سواری را در تولید این آلاینده تنها ۱/۴ درصد اعلام می‌کند و بیش از ۵ درصد از این سهم را به خودروهای دیزلی می‌دهد. در حالی که این آدرس غلط است و به تصمیمات غلط منجر می‌شود.»

■ نکات مغفول مانده در یک پژوهش

این کارشناس محیط‌زیست دلیل اشتباه در گزارش شهرداری را هم این‌گونه بیان کرد: «در این گزارش تنها منابع آلاینده‌ای دیده شده که انسان در آن نقش دارد. در حالی که یک‌سری از ذرات معلق بر اثر پراکنش ذرات گرد و غباری است که از اطراف تهران می‌آیند و سهم ۵تا ۱۰درصدی این ذرات بسته به فصل در این گزارش دیده نشده است، نکته بعدی وجود ذرات معلق ثانویه است.»

به گفته کاظمی ذرات معلق یا آلاینده‌های اولیه ذراتی هستند که به طور مستقیم از اگزوز خودرو یا دودکش کارخانه بیرون می‌آیند، اما بخشی از این ذرات ابتدا به صورت گاز از اگزوز خودرو خارج می‌شوند، اما بعد در اثر واکنش‌های شیمیایی که تولید می‌شوند این ذرات معلق، ذرات معلق ثانویه نام دارند. بین ۲۵ تا ۳۰ درصد ذرات معلقی که موجب آلودگی هوای تهران می‌شود هم همین ذرات معلق ثانویه است که در گزارش‌های شهرداری هم پذیرفته شده، اما گزارش نهایی بیرون آمده تنها ۱/۴ درصد از سهم آلاینده ذرات زیر ۲/۵ میکرون را به خودروهای سواری می‌دهد.

■ واردات فیلتر ۱۰۰میلیونی پشت‌پرده گزارش‌های متناقض

بنا به تأکید کاظمی با پذیرش نقش بالای ۵۰درصدی خودروهای دیزلی در آلایندگی هوای تهران راهکار موجود نصب فیلتر دوده است؛ این فیلترها وارداتی هستند و قیمت هر کدام ۱۰۰میلیون تومان است. از نگاه این کارشناس محیط‌زیست ردپای شرکت‌های واردکننده این فیلترها را می‌توان در گزارش منتشر شده از سوی شهرداری تهران ردیابی کرد. به خصوص اینکه برخی شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی هم فیلترهای دوده را ساخته‌اند که استانداردهای اروپا را هم داشته‌اند و از سوی ستاد نانو هم تأیید شده، اما شهرداری مصوبه‌ای می‌دهد که از این به بعد اگر هر ماده افزودنی آمد نباید استفاده کنید. جالب اینجاست که بنا به تأکید مجری برنامه ثریا مسئولان شهرداری و شورای شهر راضی به حضور در برنامه نشده‌اند.

■ سهم ۳۸ درصدی خودروهای سواری در آلودگی

محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران در یکصد و هشتاد و چهارمین جلسه علنی این شورا به نقش بالای خودروهای سواری در آلایندگی هوا اشاره داشت و تأکید کرد: «باید به این نکته توجه کنیم که در تولید ذرات معلق سهم خودروها پایین است، اما در بحث آلاینده‌های گازی سهم خودروهای سواری ۳۸ درصد، تاکسی‌ها ۹درصد، موتورسیکلت‌ها ۱۰درصد، وانت‌بارها ۹/۵درصد، مینی‌بوس‌ها ۱/۵درصد و اتوبوس‌ها ۰/۵درصد و کامیون‌ها ۳/۱ درصد است.»

رئیس دستگاه قضا مطرح کرد

کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ تابلوی تخلف‌پروری است

رئیسی: شرایط کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ باید به گونه‌ای باشد که اگر کسی تخلف کرد، امکان پرداخت جریمه در قبال ادامه تخلف برای او میسر نباشد

گزارش ۲

علیرضا سزاوار

«تخلف از قانون باید از ناحیه هرکس و با هر انگیزه‌ای ضدارزش تلقی شود و هزینه‌بر باشد و کسی که تخلف از قانون می‌کند، باید هزینه آن را بپردازد.» این بخشی از سخنان رئیس قوه‌قضائیه در نشستی حقوقی-منطقه‌ای بود؛ نشستی که تلاش کرده نگاه جامعی به قانونگذاری حوزه شهری داشته باشد. به‌طوری که هم حق مردم رعایت شود و هم مدیریت شهری بدون وقوع تخلف انجام وظیفه کند.

نشست هم‌اندیشی با موضوع احیای حقوق عامه در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای «کمیسیون‌های ماده ۵ و ۱۰۰» روز گذشته به ریاست آیت‌الله رئیسی برگزار شد. وی پس از استماع دو ساعته نظرات صاحب‌نظران این حوزه، به مسائل مهمی در این باره اشاره کرد.

■ واقعیت‌هایی در حوزه شهری

رئیس دستگاه قضا با بیان اینکه تجربیات ۴۰ساله گذشته در ادوار مختلف مربوط به دولت، مجلس یا شهردار خاصی نیست، گفت: این تجربیات نشان می‌دهد با واقعیت‌هایی در حوزه شهری مواجه هستیم و آن اینکه باید کسانی که اصلاح مدیریت شهری و احیای حقوق عامه را در دستور کار دارند، نگاه واقع‌گرایانه و نقادانه‌تری به اصلاح امور نسبت به گذشته داشته باشند.

رئیس قوه قضائیه با تأکید بر اینکه باید واقعیت‌ها را به خوبی ببینیم و اگر قرار باشد وضعیت اصلاح شود به قوانین موجود هم باید بپردازیم، افزود: اینکه قوانین و مقررات حتماً باید به روز شود امری درست است، اما این به معنای نادیده گرفتن قوانین موجود نیست. شهرداری‌ها و شوراهای شهرها باید به قوانین فعلی پایبند باشند و از سوی دیوان عدالت اداری و سازمان بازرسی مورد نظارت قرار گیرند.

■ توسعه مبتنی بر حفظ محیط‌زیست

آیت‌الله رئیسی با تأکید بر اینکه باید تمام افراد و همه مدیران در حوزه شهری خود را موظف به اجرای قانون بدانند، قانون‌مداری را موضوعی محوری دانست و خاطر نشان کرد: تخلف از قانون باید از ناحیه هرکس و با هرانگیزه‌ای ضدارزش تلقی شود و هزینه‌بر باشد و کسی که تخلف از قانون می‌کند، باید هزینه آن را بپردازد.

رئیس قوه قضائیه با تأکید بر اینکه نگرش در حوزه مسائل شهری و حفظ حقوق عامه باید مبتنی بر قانون اساسی باشد، هر توسعه اقتصادی را مبتنی بر حفظ محیط‌زیست و درنظر گرفتن حقوق عامه دانست. آیت‌الله رئیسی در بخش دیگری از اظهاراتش به نگاه‌های سوداگرانه در حوزه زمین و مسکن هم گریزی زد و گفت: نگاه‌های سوداگرانه در حوزه زمین و مسکن به ویژه آنجا که با ثروت و قدرت پیوند می‌خورد، امر بسیار قابل توجهی برای همه دست‌اندرکاران است و نباید بگذاریم این قضیه اتفاق بیفتد. آب، خاک، هوا و فضا جزو حقوق عامه است و نباید آسیب ببیند. بنابراین اگر چه توسعه اقتصادی لازم است، اما نباید به قیمت از بین رفتن حقوق عمومی باشد. وی تأکید کرد: افرادی که در حوزه‌های شهری مسئولیت دارند، باید این انگیزه را داشته باشند که به سوداگران اجازه ندهند با حقوق مردم، زمین و مسکن بازی کنند.

رئیس قوه قضائیه پیشگیری‌ها و نظارت‌ها و اقدامات مقدماتی در حفظ حقوق عامه را متوجه مسئولان شهری و مدیرانی که قانون آنها را موظف کرده، دانست و گفت: در این زمینه ضمانت اجرا با دستگاه قضایی است و باید همه پیگیری کنیم تا با قانون‌مداری و توجه به قانون، هزینه تخلف را بالا ببریم.

■ تابلوی تخلف‌پروری

وی در ادامه این نشست درباره کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ به فلسفه تشکیل این کمیسیون اشاره کرد و گفت: کمیسیون ماده ۱۰۰ تضمینی برای جلوگیری از تخلفات حوزه ساخت و ساز است و نباید به منبع درآمدی برای شهر و شهرداری‌ها تبدیل شود. شرایط کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ باید به گونه‌ای باشد که اگر کسی تخلف کرد، امکان پرداخت جریمه در قبال ادامه تخلف برای او میسر نباشد و اگر این‌گونه بود، یک تابلوی تخلف‌پروری است. آیت‌الله رئیسی بازنگری در ماده ۱۰۰ را ضرورتی اجتناب‌ناپذیر عنوان کرد و بیان داشت: موضوع ماده ۱۰۰ باید واقعی و نیازها در آن دیده شود. برای منابع پایدار مورد نیاز جهت اداره شهرها هم باید راهکارهای دیگری لحاظ کنیم. رئیس دستگاه قضا با اشاره به آمارهایی از پرونده‌های کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ تأکید کرد: نباید کاری کنیم که شهروندان به سهولت متخلف دیده شوند، باید نیاز واقعی آنها کاملاً پیش‌بینی شود.

■ باید بارک‌الله گفت!

رئیس قوه قضائیه با اشاره به اینکه باید تناسب اقلیمی در قانونگذاری رعایت شود، تصریح کرد: به کسی که در شرایط خشکسالی و عدم امکانات لازم برای زندگی در روستا مانده، باید بارک‌الله گفت و به او جایزه داد. آیت‌الله رئیسی استفاده از دیدگاه‌های اساتید و نگاه به تجربه ۴۰ سال گذشته را در رابطه با کمیسیون ماده ۱۰۰ ضروری دانست و افزود: باید نگاه جامعی در قانونگذاری این حوزه وجود داشته باشد؛ به‌طوری که هم حق مردم رعایت شود و هم مدیریتی شهری بدون وقوع تخلف داشته باشیم.

در این نشست وزیر راه و شهرسازی، شهردار تهران و چند کلانشهر دیگر، رئیس شورای شهر تهران، سخنگوی قوه قضائیه، رئیس دیوان عدالت اداری، رئیس سازمان بازرسی کل کشور، تعداد زیادی از اساتید دانشگاه و چندین تن از اعضای سازمان‌های مردم نهاد حضور داشتند.

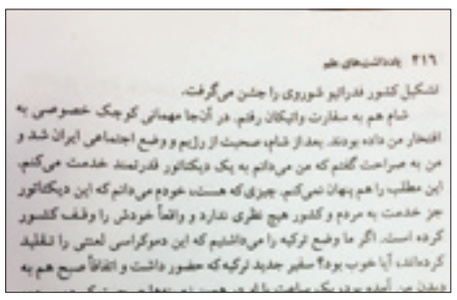
گشت مجازی

در این ستون پیام‌ها، متن‌ها، عکس‌نوشت‌ها و خبرهای کوتاه منتشر شده در فضای مجازی را منتشر خواهیم کرد؛ بدون هیچ‌گونه توضیح و تفسیر. بازنشر این موارد هم به منزله تأیید یا رد محتوای هیچ کدام از آنها نیست.

■ یک کانال خبری در توئیتر نوشت: دود سیگار به چشم ایرانی می‌رود سودش به جیب ژاپنی! ۴۰درصد بازار سیگار داخلی کشور در اختیار شرکت جی‌تی‌ای (J. T. I) پارسیان، نماینده شرکت ژاپنی جی تی‌ای اینترنشنال است. برندهای معروف «وینستون»، «کمل»، «مگنا»، «جی وان»، «مونت کارلو»، «ساتر»، و «اونیکس» متعلق به این شرکت می‌باشد.

■ علی محمدلو توئیت زد: با مالیاتی که از سلبریتی‌ها گرفته نمی‌شود، می‌توان به بیش از ۱۰هزار کولبر ماهانه بیش از ۲/۵میلیون تومان حقوق پایه پرداخت کرد و این البته بسیار کمتر از مالیات میلیاردی است که از پزشک‌ها، دلال‌های مسکن و خودرو و... گرفته نمی‌شود.

■ یک کانال خبری این عکس را منتشر کرد و نوشت: روزنامه فرهیختگان خبر داده استاد مهران مدیری برای هر قسمت سری جدید برنامه دورهمی، ۳۵۰ میلیون تومان و ۳۰درصد تبلیغات برنامه را دریافت می‌کند. از طرفی دیگر در مورد برنامه یلدایی استاد رضا رشیدپور هم رقم‌های نجومی شنیده می‌شود. خبر دریافت رقم‌های کلان ۳۰- ۵۰ میلیونی برای حضور در گعده‌های شبانه تلویزیونی توسط بازیگران رانتی و نفتی هم که دیگر تکراری شده است. ما نمی‌گوییم این برنامه‌ها تعطیل شوند، اما در وضعیت فعلی کشور این حق مردم نیست که سازمان صدا و سیما به صورت شفاف به آنها بگوید چقدر از بیت‌المال را بذل و بخشش می‌کند؟ نکند مردم برای فهمیدن بودجه برنامه‌های تلویزیون هم مانند هزاران موضوع دیگر نامحرمند؟



■ مهدی عسکری با انتشار این تصویر از کتاب خاطرات علم نوشت: خود اسدالله علم (وزیر دربار شاه) قبول داشته که شاه دیکتاتوره بعد الان من و تو داره دلار نفتی عربستان رو خرج می‌کنه تا از شاه یه شخص معتقد به دموکراسی و آزادی بیان بسازه!

■ علی صابری تولایی با توجه به رد صلاحیت سعید زیباکلام توسط هیئت‌های اجرایی وزارت کشور برای انتخابات مجلس، این توئیت را منتشر کرد: استاد فلسفه که برای کفالت یک کامیوندار معترض از تهران تا بهارستان گز می‌کند و با چرتکه و علم حساب میانه خوبی ندارد، قطعاً آدم خطرناک و مخل آرامشی است و نباید پایش به مجلس شورا برسد!

■ حسن فیروزشاهیان با انتشار این اسکرین‌شات نوشت: همسر ابر دزد ایران که هنوز خودش و فرزندان مفتخور و متوهمش از اموال به یغما رفته پدران و مادران آن جوان کولبر و مظلوم، آزاد خسروی در خارج ارتزاق می‌کنند، بر سر همه منت نهاده و به پاس جانباختگان میهن، در کنسرت گوگوش شرکت نکردند. ممنون از مبارزه مدنی شما! فاکتورش را چند بنویسیم؟

■ عباس جلالی توئیت زد: یه صحبت با وریا غفوری دارم! کاپیتان بودی و نگران تیمت! چقدر نگران همشهریت بودی؟ مگه کرد نیستی؟ مگه فرهاد خسروی کرد نبود؟ واسه دروغ دختر آبی چه‌ها که نکردی واسه این خبر راست، چرا آسمون رو به زمین نمیبافی؟ چرا ساکتی؟ چرا دنبال احقاق حق هموطنت نیستی؟

■ سمانه موسوی این توئیت را منتشر کرد: تازه‌ترین دسته‌گل مجلس هم از راه رسید! طرح تحقیق و تفحص از قراردادهای خرید هواپیما در زمان آخوندی متوقف شد. این خریدها باید طبق قانون قراردادهای خارجی در مجلس تصویب می‌شد که نه تنها تصویب نشد بلکه حتی متن قرارداد محرمانه ماند و مسائل مالی شفاف نشد.

■ احسان تقدسی توئیت زد: وزیر راه صادقانه گفته فرودگاه در شأن مردم ایران نداریم. دولت در شأن مردم ایران داریم؟!

خبر کوتاه

■ رئیس مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت با بیان اینکه از آغاز فصل اخیر جمعاً ۱۰۳ نفر از هموطنان‌مان به دنبال ابتلا به آنفلوآنزا درگذشتند، گفت: ویروس آنفلوآنزا ویروسی پیش‌بینی‌ناپذیر و مدام در حال تغییر بوده و هر سال ممکن است متفاوت از سال گذشته باشد. زمانی که شدت بیماری‌زایی ویروس بیشتر باشد، تعداد افراد مبتلا و تعداد کسانی که به بیماری با شدت بیشتر یا بیماری طولانی‌تری مبتلا می‌شوند هم افزایش می‌یابد.

■ معاون محیط زیست‌انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست با تأکید بر اینکه براساس یافته‌های ما عامل بوی نامطبوع در تهران مربوط به افزایش غیراستاندارد میزان گوگرد است، گفت: باتوجه به اینکه این بو از سمت شهرری آغاز می‌شود، برای یافتن منشأ آن لازم است صنایع مستقر در این منطقه را مورد ارزیابی قرار دهیم تا مشخص شود آنها از چه سوختی استفاده و چه فعالیتی در زمان انتشار بوی نامطبوع داشته‌اند.

نگاه

معاون وزیر کار:

دولت بحران دستاورد دارد

ادامه از صفحه اول

رئیس‌جمهور به وزارت بهداشت و وزارت رفاه اعتماد کرد. آنها گفتند این پول را به بخش بهداشت بدهید، اما نتیجه چه شد؟ بیمارستان‌ها و داروخانه‌ها، همه از دولت طلبکار شدند. وضعیت درمان هم به شرایط قبل از آقای روحانی برگشت. طرح تحول سلامت شکست خورد، آن هم با وجود اینکه درآمد یارانه‌ها را جذب خود کرده بود. پس دولت این بار گفت من که نمی‌توانم خدمت عمومی را درست کنم، حداقل دل مردم را شاد کنم.» میدری با اعتراف به شکست طرح تحول سلامت می‌افزاید: «با ۱۲ هزار میلیارد تومان می‌توانیم دغدغه سلامت مردم ایران را حل کنیم اما چه اتفاقی افتاد؟ این پول را در میان طبقه ممتاز پزشکان تزریق کردیم و هم از جیب مردم و هم از جیب بخش عمومی پرداخت کردیم اما نتوانستیم تحولی ایجاد کنیم.»

گفتنی است، دعوای دو وزارتخانه بهداشت و کار بر سر طرح تحول از همان ابتدای دولت یازدهم شکل گرفته بود و در نهایت هم منجر به استعفای قاضی‌زاده هاشمی، وزیر سابق بهداشت شد.

■ وزیر راه: مردم هرچه بگویند حق‌مان است!

روز گذشته همچنین وزیر راه و شهرسازی گفت: چرخ حرکت توسعه در دنیا رو به رشد است، ما هنوز فرودگاه بین‌المللی درخور و شأن ملت ایران نداریم. مردم ما می‌روند و [توسعه‌ها را] می‌بینند و هر چه به ما نثار می‌کنند حق‌مان است!

محمد اسلامی که در مراسم معارفه محمدمهدی کربلایی مدیر عامل جدید شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی صحبت می‌کرد، تصریح کرد: بیش از این نمی‌توانیم تأخیر کنیم و باید زمینه را برای اشتغال شرکت‌های دانش‌بنیان و جوانان فراهم کنیم. کم‌کاری‌های دولتی‌ها طی شش سال گذشته حالا صف انتقادات جدی از دولت را به خود کابینه کشانده است. باید از این وزرا پرسید، شما که می‌دانید اقداماتی در خور شأن ملت ایران انجام نداده‌اید، چرا همچنان با همان مؤلفه‌های ابتدای دولت که وافی به مقصود نیست ادامه مسیر می‌دهید؟! لااقل در فرصت باقی‌مانده اقدامات در خور شأن انجام دهید تا شرمندگی همیشگی برای‌تان باقی نماند و مردم هم چیزی نثارتان نکنند!

■ اعلان خطر وزیر بهداشت نسبت به روان مردم

اما ظاهراً نباید به این بهبود امیدی داشت، چون وزیر بهداشت دولت هم وضعیت روان مردم را بحرانی می‌داند و نسبت به آن هشدار می‌دهد. سعید نمکی گفته است: شیوع افسردگی و روان‌های گرفتار زنگ خطری برای متخصصان عرصه سلامت است که متأسفانه در حال حاضر در حوزه بهداشت روان در جامعه به شدت دچار مشکل هستیم و من به عنوان وزیر بهداشت در این رابطه اعلان خطر می‌کنم!

وی که در آیین بهره‌برداری از بخش موقوفه شادروان نظام مافی در بیمارستان روانپزشکی رازی شهرری صحبت می‌کرد، اظهار داشت: تلخ است که بگویم ما نیازمند تخت بستری بیماران دچار اختلالات روانی و همچنین نیازمند تخت برای درمان بیماران قلبی و عروقی هستیم، زیرا این اظهارات نشانگر عملکرد ناکافی و غیرقابل قبول در حوزه بهداشت و درمان است. به گزارش تسنیم، وزیر بهداشت و درمان تصریح کرد: در صورتی که عملکرد بهتری در امر پیشگیری و بهداشت داشتیم در حال حاضر تا این حد نیازمند تخت‌های بستری در کشور نبودیم. وی با تأکید بر اینکه باید به شدت به عرصه اجتماعی بپردازیم، گفت: چرا شهری مملو از پریشانی و افسردگی و دلمردگی داشته باشیم؟ چرا شهری شاد و بانشاط نداشته باشیم؟!

نمکی بیان کرد: زمانی که یک بیمار در تخت بیمارستان روانپزشکی بستری می‌شود ابتدای ماجرای سخت ما و آغاز یک پروسه بسیار پیچیده است لذا همه دست‌اندرکاران باید به فکر بهداشت روان جامعه باشند و این کار تنها در وزارت بهداشت محقق نمی‌شود.

وزیر بهداشت در پایان تأکید کرد: در شرایط فعلی برای اصلاح بهداشت روان جامعه دست تمنا به سوی همگان دراز می‌کنیم تا بتوانیم امید و نشاط را به مردم باز گردانیم و دلمردگی و افسردگی را از جامعه بزداییم.

از شهر

ورود ممنوع مسیر اضطراری است!

ایران روی کانون‌های متعدد زلزله و حوادث غیرمترقبه قرار دارد و شهرها نیز روی گسل‌های شهری ساخته شده‌اند. وقوع زلزله و رخ‌دادن حوادث غیرمترقبه می‌تواند خسارت‌های سنگین جانی و مالی برجا بگذارد. در این میان زمان طلایی پس از وقوع این حوادث می‌تواند به کمک‌رسانی و نجات جان مصدومان منجر شود. براین اساس در شرایط اضطراری بعد از وقوع حوادثی نظیر زلزله نیاز گسترده‌ای به عملیات امدادی و مقابله وجود دارد که در همین راستا نیز لازم است تا برای حرکت همزمان خودروهای امدادی از بیرون به داخل شهر و همچنین تردد در داخل شهر برنامه‌ریزی شود که به این راه‌ها «مسیرهای اضطراری» گفته می‌شود؛ مسیرهایی که می‌تواند نجات‌بخش جان مصدومان باشد و به پیشگیری از افزایش خسارت‌ها منتهی شود.

شهرها آبستن انواع و اقسام حوادث هستند که در صورت پیش‌بینی نکردن راهکارهای مقابله‌ای و پیشگیری، خسارت‌های زیادی به بار خواهد آمد. در هم تنیدگی شهر تهران و معابر آن و وجود پل‌ها و سازه‌های مختلف در زمان زلزله می‌تواند مانع کمک‌رسانی در شهر شود. این مشکلات در شرایطی ایجاد می‌شود که نیاز شدیدی به عملیات مقابله وجود دارد و این عملیات کاملاً به حمل‌ونقل در شبکه معابر خیابان‌ها و بزرگراه‌های شهر و خارج از شهر وابسته است. به همین دلایل، نقشه مسیرهای اضطراری شهر تهران تهیه شده است. رضا کرمی محمدی، رئیس سازمان مدیریت بحران شهر تهران در خصوص شبکه راه‌های اضطراری شهر تهران می‌گوید: مطالعه خوبی انجام و راه‌های تهران به سه دسته تقسیم‌بندی شد که برای مواقع اضطراری یک نقشه‌ای از آن هم ترسیم شده، راه‌های تهران معابر بسیاری زیادی است، اما در این نقشه راه‌هایی که می‌تواند و باید در شرایط خاص باز باشند ترسیم شده است. وی تأکید می‌کند در این نقشه دسته اول راه‌ها مربوط به مسیرهایی است که از نظر ما درجه یک است و تخلیه کامل آن برای استفاده نیروهای امدادی واجب و ضروری است. راه‌های دیگر در این مجموعه دو نوع است؛ یک دسته آنهایی است که یک خطی مثل بی‌آر تی در آن وجود دارد و می‌شود از آنجا برای عبور خودروهای امدادی استفاده کرد، اما دسته آخر راه‌هایی هستند که باید در یک مسیر ویژه مانند بی‌آرتی ایجاد شود تا در حین بحران دچار مشکل نشویم و از آن مسیر استفاده کنیم.

به گفته کرمی این نقشه و ضرورت‌های اجرایی آن به پلیس ارائه شده و اتفاقاً مورد استقبال مجموعه پلیس هم قرار گرفته است. در داخل شهر هم شبکه راه‌های اضطراری داریم. اتفاقاً راه‌های اضطراری به گونه‌ای تعبیه شده که به فاصله حداکثر دو کیلومتری در هر راه اضطراری یک مرکز امن و یک محل خدماتی وجود دارد. یعنی حتماً باید در نزدیکی این راه‌ها یک بیمارستانی باشد تا مجروحان را بتوان به آنجا رساند. در کتابی که همه این اقدامات در آن گردآوری شده، به نکات ارزشمندی اشاره شده است. حتی راه‌های داخل شهر به گونه‌ای انتخاب شده‌اند که کمترین آوار ممکن در مسیر بریزد و راه مورد نظر از دسترسی خارج نشود. یکی از مشکلات این است که مردم همین الان فکر می‌کنند که به عنوان مثال اگر نوشتیم راه اضطراری یعنی اینکه باید در زمان بحران وارد همین راه شوند! در حالی که باید تلاش شود مردم یاد بگیرند نباید وارد این مسیر شده و این به نفع خودشان است!