یادداشت

هوشنگ نوبخت پیمان

اقتدار استامینوفن برای التیام دردها

پخش گزارشی تکان‌دهنده در تلویزیون از وضعیت بیماران شهرهای مختلف که در تهران آواره شـده‌اند، چنان آزارم داد که بر خود واجب دانستم در این خصوص به چالشی بزرگ در کشور بپردازم که بعد از گذشت سال‌ها همچنان پابرجاست.

کمی به موضوع کمبود پزشـک متخصص در شـهرهای خوزسـتان بپردازیم. خوزستانی که با دارا بودن یکی از قدیمی‌ترین دانشگاه‌های علوم پزشکی ایران می‌توانست نه‌تنها در این زمینه غنی باشد، بلکه از این ظرفیت در جهت ارائه خدمات به استان‌های همجوار هم بهره ببرد.

پرداختن به موضوع نبود پزشک عمومی و کمبود پزشک متخصص در حالی آزاردهنده است که هر چند وقت یکبار در رسانه‌ها اخباری منتشر می‌شود که فلان بچه یا مادر بر اثر یک عقرب‌زدگی ساده در شهرهایی مثل لالی و اندیکا جان خود را از دست داده‌اند. قرن بیست و یکم معادل دوره‌ای است که عالم پزشکی مدعی است وارد فضایی فوق پیشرفته در علم طبابت شده‌است و با وجود این همه تکنولوژی و ابزارهای نوین قادر است بیش از ۹۰ درصد بیماری‌ها را کنترل یا درمان کند. کمبود پزشک متخصص در اکثر شهرهای کوچک و گاه متوسط خوزستان و کشور باعث شده که هموطنان عزیزمان برای درمان ابتدایی‌ترین دردها و امراض خود آواره شهرهایی مثل اصفهان، یزد، تهران و شیراز شوند.

اینکه درصدی از جامعه شـریف پزشکی در کشـور رویکرد انسانی، اخلاقی و مردمی خود را کنار گذاشته و در کنار طبابت به شدت در حال تجارت هستند، نکته‌ای است که باید با شهامت بیشتری بدان پرداخته شـود، اما در همین اوضاع و احوال عکس ماجرا را نیز اندک پزشکانی متعهد، مخلص و جهادی رقم زده‌اند و با حضـور در مناطق محروم، عشایری و دورافتاده به درمان رایگان و حداقلی مردمی می‌پردازند که گاه پول پرداخت یک نسخه ساده را هم ندارند.

خوزستان در کنار بسیاری از سوءمدیریت‌ها در حوزه بهداشت و درمان هم از بی‌برنامگی و عدم عدالت‌محوری رنج می‌برد. در زادگاه من لالی که پیش از این خدمات پزشکی و درمانی به مراتب بهتری در آن ارائه می‌شد، امروزه قرص‌هایی مثل آسپرین و استامینوفن بر دردهای مردم حکومت می‌کند و غیر از این نسخه نیز چاره‌ای برای التیام دردها نیست.

مثل لالی در خوزستان بسیارند شهرها، بخش‌ها، روستاها و مناطقی که مردم دست به دامان خوددرمانی‌هایی هم می‌شوند تا بیش از پیش به خاطر رنج و درد ناشی از عوامل مختلف و نبود پزشک و امکانات کافی در رنج و درد نباشند. اینکه شیک‌ترین مطب‌ها، بلندترین مجتمع‌ها و زیباترین تابلوهای براق و نورانـی در منطقه کیانپارس اهواز تجمع کرده‌اند، نشان از این نیسـت که مردم ما به همه امکانات و تجهیزات پزشکی دسترسی دارند، بلکه نشانه بی‌تدبیری و بی‌مدیریتی کسانی است که نخواسته یا نتوانسته‌اند این تعداد پزشک متخصص را در نقاط محروم استان پراکنده کنند که مردم استان ناچار نشوند به خاطر یک دل‌درد، دندان‌درد یا عقرب‌زدگی سـاده، تا ۱۰ برابـر آنچه باید، زجر بکشند و هزینه کنند تا به یک پزشک مراجعه کنند که شیوه درمانش گاه تا چند ماه هم به طول می‌انجامد. با ایـن وضعیت موجود و عدم اراده مدیران ارشد استان برای توزیع عادلانه پزشکان و امکانات اولیه درمانی در مناطق محروم همان بهتر که مثل دهه ۵۰ و ۶۰، همیشه یخچال‌مان لبریز از قرص‌های مسکن استامینوفن و ایبوبروفن باشد؛ تنها راه التیام موقت دردهایی که ظاهراً قرار نیست التیام یابند.

سلامت

تأمین ۱۲۰ هزار داروی فاکتور ۸ برای بیماران هموفیلی

مدیر کل امـور دارو و مـواد تحـت کنتـرل سـازمان غـذا و دارو بـه تأمین ۱۲۰ هـزار عـدد داروی فاکتور ۸ بـرای بیماران هموفیلـی اشـاره کـرد و گفـت: مسـیر واردات ایـن محصـول بسـته نمی‌شـود، تا زمانی کـه بیماران و پزشـکان درخواسـت برندهای موجود را داشـته باشند، سـهم واردات مشخص است.

محمد پیکان‌پور، مدیر کل امور دارو و مواد تحت کنترل سازمان غذا و دارو گفت: ۱۲۰ هزار عدد داروی فاکتور ۸ با دوز ۵۰۰ در داخل کشور تولید و بسته‌بندی شده و دستور ورود آنها به بازار صادر شده و طی هفته جاری در اختیار بیماران قرار خواهد گرفت؛ همچنین دوزهای هزار و ۲هزار این دارو نیز در آینده نزدیک به سرعت روانه بازار خواهد شد.

وی اظهار داشـت: میزان مصرف این دارو ماهانه ۴۳ هزار عدد داروی نوترکیب و ۱۷ هزار پلاسمایی است. شرکت تولیدکننده داروی فاکتور ۸ ایرانی، در نوبت اول ۱۲۰ هزار ویال دارو را تحویل می‌دهد که این میزان، نیاز سه ماه کشور به داروی نوترکیب فاکتور ۸ را تأمین می‌کند.

پیکان‌پور با بیان اینکه میزان برنامه‌ریزی شده برای تولید این دارو در کشور ۳۰۰ هزار عدد است، ادامه داد: به دلیل نقص‌هایی که در فرایند تولید در شـرکت تولیدکننده فاکتور ۸ ایجاد شـده‌بود، این شرکت نتوانسته بود به تعهدات خود در زمینه تأمین دارو عمل کند، اما الان در حال تلاش است که مشکلات را حل کند.

وی تصریح کرد: ماحصل عدم عرضه این دارو به بازار در سال گذشته کمبودی را در بازار ایجاد کرد و در این راسـتا در آبان و آذرماه سـال گذشته پیگیر این شـدیم که همه ظرفیت‌های موجود را برای تأمین داروی فاکتور ۸ بیماران هموفیلی فعال کنیم.

به گفته مدیر کل امور دارو و مواد تحت کنترل سازمان غذا و دارو، علاوه بر پیگیری تولید داخلی، رایزنی‌هایی با چهار شرکت‌خارجی از جمله تاکدا، نوونوردیسک و غیره صورت گرفت که بخشی از نیازهای بیماران کشور از این مسیر تأمین شود و اکنون از نشان خارجی دیگری تعداد ۶۰ هزار مورد داروی فاکتور ۸ وارد کشور شد.

خبر کوتاه

- معاون درمان وزارت بهداشت با اشـاره به درمان رایگان هپاتیت C اظهار کرد: درمان هپاتیت C تحت پوشش کامل بیمه قرار گرفت.
- شهردار تهران گفت: نسبت به سال گذشـته شیب صدور پروانه به صورت جدی رشد پیدا کرده‌است. به طوری که سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۸۰ درصد رشـد صدور پروانه داشتیم که این رقم در بافت فرسوده ۶۸ درصد افزایش داشته‌است. هدف‌گذاری کرده‌ایم با نوسازی، ناایمنی و سستی بافت فرسوده را تغییر دهیم.
- برای نخستین‌بار در کشور ورودی مخصوص توانخواهان در مترو در ایستگاه بریانک افتتاح شد.
- مدیر عامل کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان گفت: نمایشگاه نوشت‌افزار ایرانی ـ اسلامی در دهه سوم شهریور برگزار می‌شود.
- معـاون مالـی و اقتصاد شـهری شـهرداری تهـران در خصوص بازپس‌گیری املاک شـهرداری تهران گفت: بنا بر آخرین آمار بالغ بر ۲۰هزار ملک بازپس‌گیری شده و این فرآیند ادامه خواهد داشت.
- رئیس امور بین‌الملل و مدارس خارج از کشـور گفت: در سال ۳۳۵ میلیون دلار معادل ۱۰ هزار میلیارد تومان برای دانش‌آموزان اتباع و ۵۲۷ دلار معادل ۱۵ میلیون تومان برای هـر دانش‌آموز اتباع هزینه می‌شود.
- سازمان پزشکی قانونی اعلام کرد که بر اساس آمارهای موجود در سه ماهه نخست سال جاری هزار و ۴۳۰ نفر بر اثر سوءمصرف مواد در کشور جان خود را از دست دادند که از این تعداد ۷۸۶ نفر بر اثر داروهای مخدر جان باخته‌اند.

ایست شهرداری‌ها به اتوبوس‌های برقی داخلی

بررسی وضعیت برقی کردن منابع متحرک آلودگی هوا در گفت‌وگوی «جوان» با رئیس مرکز هوا و اقلیم سازمان محیط‌زیست

گفت‌وگو

سجاد آذری

رئیس جمهور هفته گذشـته در حاشـیه جلسه هیئت دولت از تعـدادی از خودروهای برقی در حیاط پاسـتور بازدید کرد و وزیر صمـت نیز از ورود ۵۰ هزار خودروی برقی به کشـور در آینده نزدیـک خبـر داد؛ اتفاقی که قرار اسـت قدمی کوچک در مسـیر پیچیده رفـع آلودگی هوای شـهرها باشـد. به منظور بررسـی تأثیرات این اقـدام و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شـده برای حل مشکل آلودگی هوا از طریق وسایل نقلیه برقی با داریـوش گل علیـزاده رئیس مرکـز ملی هوا و تغییر اقلیم سـازمان حفاظت محیط‌زیسـت گفـت‌وگویـی داشـته‌ایم کـه ارائه می‌شـود.

قبـل از اینکه وارد بحـث خودروهای برقی شـویم، بفرمایید اصلاً چقدر از آلودگی هوای تهران و کلانشـهرها به خودروها مربوط است؟

مطالعاتی کـه در تهران و دیگر کلانشـهرها انجام شده‌اسـت نشـان داد که سـهم خودروها و منابع متحرک در آلاینده‌های گازی نزدیک به ۸۳ درصد و در مورد آلاینده‌های ذرات معلق حدود ۶۰ درصد اسـت و طبیعتاً اگر ما بخواهیم این سهم را کاهش دهیم باید به سـمت افزایش خودروهای با سوخت پاک ماننـد خودروهای برقی حرکـت کنیم، البته خودروی گازی نسبت به سوخت مایع شرایط بهتری دارد، ولی گاز هم آلایندگی دارد. در کلانشهر تهران بیش از ۸۰ درصد خودروهای حمل و نقل عمومی سـن بالایی دارند و به سن فرسـودگی رسیده‌اند و طبیعتاً خودرویی که به سـن فرسـودگی رسیده از حالت اسـتاندارد خارج می‌شـود. از سوی دیگر اتوبوس‌هـای قدیمی اصلاً اسـتاندارد هم نبودند و استاندارد یورو ۲ داشتند که استاندارد بسیار پایینی اسـت و تجهیزات مربوط به آلایندگی مانند فیلتر جاذب دوده در آنها نصب نیسـت که در نتیجه آن در میزان انتشار دوده که بعداً تبدیل به ذرات معلق می‌شود سهم زیادی دارند.

قانون هوای پـاک در این خصوص چه برنامه‌ریزی دارد؟

برنامه‌ای که در قانون هوای پاک دیده شـده بحث توسـعه حمـل و نقل عمومـی پـاک و همچنین موتورسـیکلت‌های برقی برای موتورسیکلت‌های کار است که در ماده ۲ قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن پیش‌بینی شده‌اسـت. همینطور ما دنبال این هسـتیم که حداقل در کلانشـهر تهران سهم اتوبوس‌های برقی و گازسوز را نسبت به اتوبوس‌های دیزلی بیشتر کنیم و به مرور شاهد کاهش آلودگی هوا ناشی از سهم منابع متحرک باشیم. در کنار آن از طریق توسـعه نیروگاه‌هـای تجدیدپذیر به ویژه نیروگاه‌های خورشـیدی وابسـتگی به تولید برق از سـوخت‌های فسـیلی را هم باید کاهش دهیم، زیرا کشـور ما حدوداً ۳۰۰ روز ظرفیت اسـتفاده از نیروگاه‌های خورشیدی را دارد و جزو کشورهای رتبه یک از نظر این ظرفیت هستیم.

اگر چنین ظرفیتی داریـم، چرا از آن استفاده نمی‌شود؟

چون انرژی حاصل از سـوخت‌های فسـیلی ارزان اسـت و طبیعتاً بخش خصوصی رغبتی ندارد برای اینکه در زمینه انرژی‌های تجدیدپذیر به ویژه انرژی خورشیدی که سرمایه‌گذاری اولیه بالایی هم دارد، سرمایه‌گذاری کند.

در شرایطی که تولید برق هم آلایندگی دارد و حتی در برخی از مواقع از مازوت برای تولید برق استفاده می‌شود، اینکه ما برخـی از خودروهـا را برقی کنیم خودش دوبـاره عامل ایجـاد آلودگی نمی‌شود؟

بر همین اسـاس لازم اسـت دو تا موضوع در کنار توسعه خودروهای برقی مورد ملاحظه داشته‌باشیم. یکی همین بحثی که اشاره کردید، یعنی اینکه با این اقدام آلودگی را از شهر خارج و به نقاط دیگر به صورت نقطه‌ای مانند نیروگاه‌های سوخت فسیلی نبریم که برای آن باید سعی کنیم سهم انرژی تجدیدپذیر را بیشتر و وابسـتگی به انرژی‌های فسیلی را کاهش دهیم. بحث دیگر هم پسماندهای ناشی از باتری‌های خودروها و موتورسـیکلت‌های برقی است که باید حتماً با اسـتفاده از فناوری‌های نوین خسارت‌های محیط‌زیستی این پسماندها را به حداقل برسانیم و آنها را بازیافت کنیم.

در مورد خودروهای برقی بحث ۵۰ هزار عدد مطرح اسـت، با توجه به تعداد خودروهای کشور حتی در مورد تاکسـی‌ها آیا این تعداد کفـاف می‌دهد؟ در شـرایط فعلی تا این تعداد خودرو را با خودروهای بنزینی جایگزین کنیم تعداد بسیار زیادتری خودرو فرسوده دیگر وارد شهر شده‌است.

برای به کارگیـری خودروهای برقـی در ابتدا لازم است زیرساخت‌های مورد نیاز را تأمین کنیم و بحث ایسـتگاه‌های شـارژ باتری‌ها حتماً در کلانشهرها ایجاد شـود. در وهله اول هم بهتر است ما در مورد تاکسـی‌ها و خودروهـای اینترنتی که بیشـتر در شـهر تردد می‌کنند، این کار را انجام دهیم. در این صورت ۵۰هزار عدد نیز تعداد کمی نیست، ولی باید تسهیلات لازم را ارائه دهیم و بخش خصوصی را نیز

برای توسـعه حمل و نقل عمومی به کار بگیریم. با توجه به اینکه در شـرایط فعلی از توان دولت خارج اسـت، نیروگاه‌ها و حمل و نقل عمومی موضوعات سرمایه‌گذاری بسـیار خوبی برای بخش خصوصی هستند که می‌توان به گونه‌ای آنها را تشویق کنیم وارد این عرصه شوند و به توسـعه و نوسازی حمل و نقل عمومی کمک کنند. اگر زیرساخت‌های لازم و منابع اعتباری لازم برای سرمایه‌گذاری و نوسازی حمل و نقل عمومی برقی ایجاد شود، به مرور شاهد افزایش استفاده از آنها خواهیم بود.

مسـئله اصلی کـه بـرای ورود بخش خصوصـی و افـراد جذابیـت ایجـاد می‌کند، مسـائل مالی اسـت و گفتید منابع دولت در این بخش هم نامحدود نیست، در این شرایط چگونه قرار است جذابیت ایجاد کنید که مردم به سمت استفاده از خودروها یا موتورهای برقی حرکت کنند؟

یک، ما از ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر که مربوط به بحث صرفه جویی سوخت است کمک می‌گیریم. وقتی که خودرو برقی باشـد، طبیعتاً در بحث مصرف بنزین، نفت و گاز صرفه‌جویی داریم و با صادرات آن از این محل می‌شود کمک کرد.

دو، بحث ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و ۱/۵ درصدی اسـت که بابت تعهدات اسـقاط از خودروسازان به صندوق تحقیق و توسعه پیشرفته فناوری‌های وزارت صمت واریز می‌شـود که منابع قابل توجهی است و از این محل هم می‌توانیم در قالب اعطای تسـهیلات کم‌بهره کمک کنیم و بخشی از سودهای بانکی را از این محل پرداخت کنیم.

موضوع دیگر نیـز جلوگیری از تـردد خودروهای فرسوده است؛ یعنی اگر ما زیرسـاخت‌ها را فراهم کنیم و تسـهیلات را هم در اختیار قـرار دهیم، آن موقع فراجا می‌تواند ماده ۱۰ قانون هوای پاک را که تردد خودروهایی که به سن فرسودگی رسیده‌اند، در کلانشـهرها ممنوع کرده عملیاتـی کند. یعنی تسـهیلات در کنار قانون می‌تواند موضوع نوسازی حمل و نقل عمومی را تسهیل و تسریع کند.

برآوردی هم دارید که مثلاً این ۵۰ هزار خـودروی برقی چه مقـدار در کاهش مصرف سوخت مؤثر خواهدبود و چه مقدار درآمد دلاری یا ریالی می‌تواند ایجاد کند؟

میانگین مصرف سـوخت خودروهای سـواری ما نزدیک ۸ لیتـر در ۱۰۰ کیلومتر اسـت، طبیعتاً در این شرایط ما هم می‌توانیم خودروهای برقی و هم خودروهای هیبریدی را کـه ۱/۵ تا ۲ لیتر حداکثر مصرف بنزین آنهاسـت، بیاوریم. با توجه به اینکه قیمت بنزین در کشور واقعاً خیلی کمتر است و از آب هم کمتر است، اگر این صادرات انجام شود، طبیعتاً می‌توانیم این منابع را به صرفه‌جویی مصرف سوخت اختصاص دهیم، ضمن اینکه خسارت‌هایی که بابت مرگ‌های منتسب به آلودگی هوا به کشور تحمیل می‌شود نیز واقعاً چشمگیر است و هزینه‌های دارو و درمانی که در این حوزه انجام می‌شود و همینطور فشار روانی که به خانواده‌ها وارد می‌شود نیز تبعات اجتماعی زیادی دارد. در نتیجه هر چقدر در حوزه کاهش آلودگـی هوا هزینه کنیم، سـرمایه‌گذاری برای این نسل و نسـل‌های آتی و هم محیط‌زیست کشور است.

یک بخشـی از آلودگی‌هـا مربوط به موتورسیکلت‌هاسـت، تأثیرگـذاری آنها چقدر اسـت و برنامه‌ای که بتواند برای اینکه موتورسیکلت‌های کاربراتی مثلا برقی شوند و جذابیت ایجاد کند، چیست؟

الان پنج الی شـش سـالی می‌شـود کـه تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتی کلاً ممنوع شده و قرار شده از ابتدای سال ۱۴۰۳ هم آلایندگی استاندارد موتورسیکلت‌ها به استاندارد یورو ۵ ارتقا پیدا کند، البته ما هنوز موتورسیکلت‌های کاربراتی داریم که آلایندگی آنها بسیار بالاست. از ۱۲ میلیون موتورسیکلت شماره‌گذاری شده که طبیعتاً بخشی از آنها اصلاً از حیزانتفاع ساقط شده‌اند، در مجموع نزدیک ۱۰ میلیون موتورسیکلت کاربراتی و فرسوده هستند که عموماً در سطح شهر کار می‌کنند و پرتردد هم هسـتند. یعنی عموماً وسـیله تأمین معیشت هستند و حمل بار و مسافر انجام می‌دهند.

اینها چند درصد آلودگی سطح شهر را ایجاد می‌کنند؟

حدوداً موتورسـیکلت ۱۰ درصد در انتشار آلودگی سـهم دارند. ما روزانه در تهران در آن واحد حداقل ۵۰۰ هزار تـردد موتورسـیکلت داریـم و یکی از هدف‌گذاری‌های ما در منابع حاصل از سـاماندهی صنعت خودرو و اسـقاط هم برقی کردن و توسـعه همین موتورسیکلت‌های کار است.

جذابیت‌هایی که برای آن قرار اسـت ایجاد شود به چه شکل است؟

صندوقی در مورد تعهدات مالی اسـقاط خودرو در اختیار وزارت صمت است و قرار شد از طریق کارگروه ملی آلودگی هوا هدف‌گذاری نوع خودرو، نوع وسیله نقلیه و همچنین شـهرهای آن انجام شـود؛ یعنی ببینیم که اولویت‌ها و اثربخشی ما برای کدام منابع متحرک بیشتر است و کدام یک منافع کوتاه‌مدت ما را بهتر تأمین می‌کند و اینکه کدام شهرها سهم و اثربخشی بیشتری را دارند. منابع مالی خیلی خوبی هم وجود دارد که وقتی به حسـاب خزانه واریز شد صددرصد آن پول باید دوباره برای اسقاط با اولویت حمل‌ونقل عمومی و خصوصی بازگردد.

چه زمانی قرار است این اتفاق بیفتد؟

الان نزدیک ۱۰ ماه اسـت که این پول به حسـاب صندوق توسعه وزارت صمت می‌آید، بعد وارد خزانه می‌شود و خزانه باید کل آن را بازگرداند. الان برخی از آیین‌نامه‌های اجرایی آن در دولت تصویب‌شده و برخی دیگر در مرحله نهایی‌شـدن است. آیین‌نامه موضـوع تبصره ۷ مـاده ۱۰ قانون هـوای پاک که به همین موضوع اشـاره کرده در کمیسـیون‌های تخصصی مطرح‌شده و باید سیر و تشریفات قانونی را طی کند و در هیئت وزیران به تصویب برسد، بعد از آن نیز عملیات اجرایی این موضوع به تصویب برسد.

طبیعتاً برای مردم مهم اسـت که چه زمانی این اتفاق خواهد افتاد؟

فکر می‌کنم تا یـک ماه آینده مصوبه نهایی شـود. الان در کمیسیون‌های تخصصی اصلاحات انجام و جلسات آن برگزار شده و احتمالاً در یکی، دو هفته آینده در کمیسیون‌های فرعی و تخصصی مطرح و به تصویب برسـد و برای هیئت وزیران می‌رود تا در آنجا به تصویب برسـد، بعد از آن هـم اجرا برعهده دستگاه‌های مسئول است. کارگروهی هم وجود دارد که از طریق آن کار پیگیری می‌شود.

بحـث خودروهای برقـی و هیبریدی مطرح شده چقدر داخلی است و چقدر از آن قرار است وارد شود؟

طبیعتاً باتری‌ها وارداتی است و داخلی‌سازی کمتر از ۴۰ درصد است، ولی اگر به کارگیری داشته باشیم و بازار خوبی داشته‌باشد، خودروسازی‌های داخل هم وارد می‌شوند الان در مورد اتوبوس‌های برقی این کار انجام می‌شود و شرکت مپنا و با همکاری ایران‌خودرو دارند اتوبوس برقی می‌سازند.

یعنـی الان اتوبـوس برقـی را تولید کرده‌اند؟

بله تولید کرده‌اند، البته باید توجه داشت که اتوبوس برقی داخل شـهری براساس سـفارش است و اگر شهرداری‌ها و دهیاری‌ها قرارداد ببندند، طبیعتاً این ظرفیت در کشور وجود دارد که به میزان درخواست تولید انجام شود و به مرور ما شاهد افزایش خودروهای برقی باشیم.

چیزی هم از این تولیدات وارد شـهر شده‌است؟

شرکت مپنا زیرسـاخت‌های لازم را در چند جای تهران ایجاد کرده‌است و قرارداد آن را تنظیم کرده‌اند که به مرور وارد شـهر می‌شـود، البتـه هزینه‌های اولیه آنها مقداری بالاست. فعلاً در بحث زیرساخت برای حمل و نقل عمومی چهار ایستگاه شارژ ایجاد شده‌است و کلاً خیلی مشکلی در خصوص زیرساخت برای فناوری اتوبوس وجود ندارد و شرکت مپنا این ظرفیت و دانش را دارد تا این کار انجام شود، ضمن اینکه اگر ما به سمت توسعه خودروهای برقی برویم بخش خصوصی نیز می‌تواند سـرمایه‌گذاری کند و اگر سوآپ باتری موتورسـیکلت‌ها را انجام دهند گزینه سرمایه‌گذاری خیلی خوبی است. الان ۴۰ تا ۵۰ درصد از قیمت یک موتورسیکلت برقی مربوط به باتری آن است و اگر بتوانند قیمت باتری را از آن حذف کنند و به شکل سـوآپ انجام شود خیلی با استقبال مردم روبه‌رو خواهد شد.

بالاخـره ایـن فرآینـد برقـی کردن وسایل نقلیه زمان بر است برنامه‌ریزی کوتاه‌مـدت و بلندمدت شـما در این خصوص چگونه است؟

سازمان محیط‌زیست به عنوان سازمان ناظر قانون هوای پاک تمام تأکیدش بر این است که خودروهای پاک در اولویت قرار گیرد و باید منابع شهرداری‌ها و وزارت کشور در این خصوص را ببینیم که چقدر برای توسعه حمل و نقل عمومی اختصاص داده‌می‌شود. در وهله اول شاید شاهد شتاب خیلی زیادی نباشیم، ولی به مرور این کار باید انجام شـود و راه دیگری هم نداریم چون با توجه بـه بارگذاری مضاعف در کلانشـهرهای ما مخصوصاً در تهران حمل و نقل ما واقعاً وضعیت خوبـی از نظر کمی و کیفی ندارد برای همین مـردم خیلی از حمـل و نقل عمومی استقبال نمی‌کنند. در حالی که مردم با فاصله ۵۰۰ متری از محل کار یا سـکونت باید به حمل و نقل عمومی دسترسی داشته‌باشند تا به سمت استفاده از خودروهای شخصی نروند.

از طرف دیگر، انرژی در کشـور ما ارزان اسـت که تأثیر خود را دارد. در شرایطی که لازم است در مورد معیشت مردم و قشر آسیب‌پذیر فکری شود تا آسیب کمتری به آنها وارد شود، ولی باید بپذیریم که انرژی ارزان موجب می‌شـود ما خیلی به سـمت استفاده بهینه از انرژی پاک نرویـم. نه فقط در حوزه CNG بلکه در بحث برق و گاز هم همین است، الان کشور ما رتبه شدت مصرف انرژی بالایی در دنیا دارد و این بسیار نگران‌کننده‌است که ما به شکل نظام گسیخته داریم انرژی مصرف می‌کنیم. از سوی دیگر حدوداً میانگین ۱۱۲ میلیون لیتر مصرف بنزین ماست، در حالی که براساس قوانین قبلی این باید حداکثر به ۷۰ میلیون لیتر می‌رسید.

در مجموع چگونه می‌توانیم مشـکل آلودگی هوا را حل کنیم؟

برای این کار سه موضوع می‌تواند به ما کمک کند. یک از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، دوم توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی بـا اولویت حمل و نقل عمومی پاک و سوم کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی از طریق توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر است. این موضوعات مهم هستند و در کنار آنها فعالیت‌های زیاد دیگـری مانند اینکـه بارگذاری‌های مضاعف نشود، سفرهای شـهری را مدیریت کنیم و توسعه دولت الکترونیک نیز باید شکل بگیرد، البته تجربه کشـورهای دیگر نیز اینگونه نبوده که طی دو، سه سال هوایشان پاک شـود و ما حداقل دو برنامه پنج سالانه برای اجرای قانون هوای پاک لازم داریم که کمک می‌کند به مرور میزان انتشار آلاینده‌های خود را به سطح ظرفیت تهویه هوا برسانیم که اگر آلودگی ایجاد می‌شود، این قدرت و توان را داشته باشد هوا را تهویه کند و ما شاهد آلودگی هوا نباشیم.

مسئولیت اجتماعی

حسین سروقامت

۹۲۶

در یک مطالعه، عابر پیاده‌ای را سر چهارراهی شلوغ گذاشتند و منتظر شدند ببینند چه ماشین‌هایی به او اجازه عبور می‌دهند. ماشـین‌های معمولی به مراتب بیش از مرسدس‌ها و بی‌ام‌وها توقف کردند که او رد شود!

«مایـکل مکانیک» سـردبیر ارشـد مجله مادر جونـز در این خصوص می‌نویسد:

- یافته‌های بسیاری در علوم اجتماعی نشان می‌دهد، افرادی که منزلت اجتماعی و اقتصادی بالاتری دارند، در مقایسـه با کسانی که از آنها پایین‌ترند، خود را سزاوارتر می‌دانند که مثل خودشیفته‌ها رفتار کنند!

«پائول پیف» استاد ۳۹ سـاله روانشناسـی نیز در سخنرانی معروف تد با عنوان «آیا پول شـما را گستاخ می‌کند؟» همین موضوع را تأیید کرد. تحقیقات وی نشان می‌دهد که تفاوت در ثروت و منزلت چگونه بر ارزش‌ها و رفتارهای ما اثر می‌گذارد. اگر احیاناً پولدارید، مراقب این آسیب سهمگین باشید...

یادداشت میهمان

ابوالفضل اقبالی

سرکوب نشانه‌شناختی خانواده در سینمای ایران

«مضمون» و «فرم» دو عنصر مهم سازنده یک «فیلم» هستند، بنابراین اگر چالش‌های دراماتیک روایت و تکنیک‌های خلق تصویر را از یک فیلم بگیریم، آنگاه فقط با یک «متن» طرف هستیم که درصدد است بدون تکلف، جهان را برای ما روایت کند. از این منظر می‌توان گفت تفاوتی میان فیلم و «فلسفه» وجود ندارد. تلقی «سینما به‌مثابه فلسفه» ناظر به شکست هژمونی فرم و تکنیک و هویت بخشـیدن به «ایده» فیلم است. ایده‌ای که اگر چه روایت آن بدون لکنت فرمی به منطق سینما نزدیک‌تر است، اما به خودی خود اصالت دارد.

تصاویر رسـوب‌یافته در ذهن افراد تبیین‌کننـده منطق کنش آنان در جامعه است. فهم بین‌الاذهانی، تبیین و تداوم الگوهای کنش، پیش‌بینی و بازتولید انواع کنش در پیوندی وثیق با ایـن تصاویر ذهنی قرار دارند. همچنین مناقشات گفتمانی، تطورات اجتماعی، تضاد و وفاق در جامعه و گسست فرهنگی به نوعی متأثر از تصاویر هستند. به‌عبارتی همچنان که تداوم فرهنگ و الگوهای زیست و کنش افراد در یک جامعه معلول موفقیت در انتقال تصاویر است، شکاف میان فرهنگی نیز متأثر از جایگزینی تصاویر متناقض و مخالف در اذهان جامعه است. اهمیت غیرقابل انکار «تصویر» که به تعبیر نورمن دنزین، تکوین و بازتولید جامعه جدید از خلال تصاویر صورت می‌گیرد، تلازم میان «سیاسـت‌گذاری کنـش»(Behavior Policy) و «سیاست‌گذاری بازنمایی»(Representation Policy) را بیش از پیش برای ما آشکار می‌کند.

رسانه‌ها و وسایل ارتباط‌جمعی مهم‌ترین منابع سازنده تصاویر ذهنی نزد افراد هسـتند، بنابراین نهادهای اجتماعی برای تداوم و بازتولید خویش نیاز به خلق تصاویر مؤید و سازگار به خود در رسانه هستند. در این میان اما «سینما» جایگاه ویژه‌ای دارد. اگر «فیلم» را در نسبت با سایر تولیدات تصویری، غنی‌ترین و تأثیرگذارترین منبع خلق تصویر در ذهن مخاطب بدانیم، می‌توان گفت سینما اولین و مؤثرترین رسانه در زمینه ایجاد تصاویر ذهنی نزد افراد جامعه اسـت. از سـوی دیگر سینما تنها رسانه جمعی رسمی در ایران اسـت که نهادهای نظارتی تضمین‌کننده نرم‌ها و استانداردهای سیاست‌گذاری بازنمایی در آن ناکارآمد عمل و در سال‌های اخیر نسـبت به رسانه‌های رسمی دیگر کمتر در مسیر بازنمایی تصاویر سازگار با الگوهای نهادینه‌شده کنش در جامعه ایرانی - اسلامی ما حرکت کرده‌است.

با نگاهی به جریان تولید فیلم در سینمای ایران و بررسی آثار چهار دهه اخیر از منظر مضامین و رویکردها، در می‌یابیم که خانواده سنتی ایرانی غالباً در جایگاه دیگر سینما بوده و تصاویر خلق‌شده از خانواده و مناسبات آن در سینمای ایران اغلب در راستای سرکوب نشانه‌شناختی آن بوده‌است. در روند غالب این آثار، خانواده سـنتی به‌سان اهریمنی فاقد عقلانیـت و اخـلاق به تصویر در می‌آید. اساسـاً مسئله این نیست که خوانش مرجع این آثار در مقابل این نـوع زیسـت خانوادگی موضعی مقابله‌آمیز و نقادانه دارند، بلکه مسـئله اهـریمن‌سازی از خـانواده سـنتی ایرانی از یکسو و عدم امکان به سخن درآمدن آن از سوی دیگر است. اگر چه آثار بسیار خوبی نیز خارج از روند مذکور در سینمای ایران خلق شده‌اند، اما آن چیزی که تصویر غالب از خانواده در سینمای ایران محسوب می‌شود، نوعی غیریت‌سازی از خانواده سنتی ایرانی است که سالیان متمادی در جامعه ایران محمل بازآفرینی‌های فرهنگی بوده‌است.

منابع در دفتر روزنامه موجود است

از شهر

طرح ترافیک و کارت سوخت تاکسی‌های غیرفعال لغو می‌شود

معـاون نظـارت و امـور مناطـق سـازمان تاکسـیرانی شـهر تهـران از شناسـایی تاکسـی‌های گردشـی و تلفنـی غیرفعـال در تهـران از اول شـهریور خبـر داد.

محمد علوی‌زاده، معاون نظارت و امور مناطق سازمان تاکسیرانی شهر تهران درباره طرح موسوم به «لاگ هوشـمند» در راستای شناسایی تاکسی‌های گردشی و تلفنی غیرفعال گفت: از اول شهریور ماه طرحی به نام «لاگ هوشمند» با هدف شناسایی تاکسی‌های گردشی و تلفنی غیرفعال در سطح شهر تهران آغاز می‌شود.

وی با بیان اینکه تاکسـی‌های خطی باید در خط حاضر شوند و ناظر خط نیز فعالیت این نوع تاکسی‌ها را کنترل می‌کند، افزود: تاکسی‌های گردشـی و تلفنی باید به‌طور مداوم در سطح شـهر حرکت کنند، اما متأسفانه درصد قابل توجهی از این نوع تاکسی‌ها کم فعالیت هستند که در راستای طرح «لاگ هوشمند» آنها را شناسایی خواهیم کرد.

علوی‌زاده با بیان اینکه بر اساس این طرح هر تاکسی گردشی و تلفنی از اول شـهریور ماه باید ۲۰ پرداخت الکترونیک داشـته باشد، اظهار کرد: ما به داده‌های پرداخت الکترونیک دسترسی داریم و با این معیار می‌توانیم تاکسی‌های فعال را از غیرفعال تشخیص دهیم. وی در پاسخ به این سؤال که با تاکسی‌های غیرفعال چه برخوردی می‌شود، گفت: اگر تاکسی گردشی و تلفنی پرداخت هوشمند نداشته‌باشد، در مرحله اول به او پیامک ارسال می‌کنیم، مبنی بر اینکه چرا و به چه علت فعالیت ندارد. در ماه بعدی کنترل بیشتری روی تاکسی غیرفعال انجام می‌گیرد و سـه‌مرتبه پیامک به تاکسی‌های گردشـی و تلفنی غیرفعال ارسال می‌کنیم و اگر باز هم فعالیت نداشته‌باشند در مرحله اول طرح ترافیک آنها ابطال و بعد از آن سهمیه سوخت‌شان لغو می‌شود.

معاون نظارت و امور مناطق سازمان تاکسیرانی شهر تهران با تأکید بر اینکه سازمان تاکسیرانی در نظر دارد که امکانات رفاهی ویژه‌ای برای تاکسیرانان فعال در نظر بگیرد، بیان کرد: تاکسی باید در خدمت حمل و نقل عمومی و نه در خدمت شخص باشد.