دستچین

■ **پزشکانی که زیر تعهدشان می‌زنند**



یحیی ابراهیمی، عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس به فارس گفت: برخی پزشکان با سهمیه مناطق محروم تخصص قبول می‌شوند و تخصص می‌گیرند اما دو سال هم در مناطق محروم خدمت نمی‌کنند. از پزشک تعهد می‌گیرند باید چند سال در منطقه محروم خدمت کند اما عملاً این تعهد انجام نمی‌شود.

■ **نسخه‌نویسی الکترونیکی مشکلاتی دارد اما...**



شهرام غفاری، مدیر کل درمان غیرمستقیم سازمان تأمین اجتماعی به فارس گفت: نسخه‌نویسی الکترونیکی مشکلاتی دارد که اگر آن را حل نکنند، ممکن است از اصل ماجرا دور شویم. خواهش می‌کنیم اجازه بدهند وزارت بهداشت و بیمه‌ها کار را در فضاهای منطقی جلو ببرند و توسعه دهند تا مشکلی پیش نیاید.

■ **دانشگاه جای اختلاسگران بزرگ نیست**



پروفسور یوسف ثبوتی، فیزیکدان سرشناس ایرانی به ایسنا می‌گوید: دانشگاه‌ها نسبت به سایر محیط‌ها، سالم‌تر هستند، زیرا در دانشگاه‌ها اختلاس‌های چندصدهزار میلیاردی و در این مقیاس نبوده است. هیچ کار غیراخلاقی، غیردموکراتیک و غیرسازنده به آن بزرگی که بیرون از دانشگاه‌ها می‌بینید، از دانشگاه‌های ما گزارش نشده است.

■ **افزایش سن بازنشستگی یعنی اعتیاد و طلاق**



به گزارش خانه ملت، سیدسلمان ذاکر، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس خطاب به وزیر کار گفت: آقای وزیر این را بدانید که افزایش دادن سن بازنشستگی به ۳۲ سال به جای آوردن آن به ۲۵ سال ضد اشتغال جوانان است و به یأس و ناامیدی، اعتیاد و طلاق، افسردگی و ترک تحصیل جوانان می‌انجامد.

سید البرز حسینی
سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی



اعتبارات حوزه راه در چند دولت اخیر سیر نزولی داشته است؛ این در حالی است که براساس مطالعات انجام شده بیش از ۳هزار نقطه حادثه‌خیز در کشور وجود دارد. البته سازمان راهداری هرساله اعتبار اندکی را به این منظور اختصاص می‌دهد و نقاط حادثه‌ساز را رفع می‌کند اما این‌گونه نیست که این نقاط به صفر برسد چون وقتی نقطه‌ای ایمن می‌شود چند صد متر آن طرف‌تر نقطه دیگری سر برمی‌آورد یعنی همواره باید در حالت پایش بود. ضمن اینکه رفع نقاط حادثه‌خیز هزینه بالایی می‌برد و این کار با توجه به وضعیت اعتباراتی به‌ویژه در حوزه راه و شهرسازی کار راحتی نیست.

راه‌ها همچنان قربانی می‌گیرند

ایمنی جاده‌ها در پیچ فراموشی



محمود مصدق | شنبه گذشته و دقیقاً سه سال پس از واژگونی اتوبوس دانشجویان واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد تهران در ۴ دی ۹۷، در اثر یک تصادف زنجیره‌ای در جاده اهواز - خرمشهر ۱۰ نفر از کارگران شرکت نفت که داخل مینی‌بوس بودند بر اثر شدت آسیب وارده جان خود را از دست دادند. دوم تیرماه امسال هم اتوبوس ۲۵ نفر از خبرنگاران رسانه‌های کشور که برای بازدید از طرح‌های ستاد احیای دریاچه ارومیه عازم پیرانشهر شده بودند در ۱۵کیلومتری این شهرستان واژگون شد و دو خبرنگار ایرنا و ایسنا جان خود را از دست دادند.

حوادث اینچنینی به باور کارشناسان از یک سو ریشه در ایمن نبودن جاده‌ها، کیفیت پایین وسایل حمل‌ونقل عمومی و فرهنگ رانندگی و از سویی در عدم ایمنی سرویس‌های ایاب و ذهاب مدارس، دانشگاه‌ها و ادارات دارد که متأسفانه هر دو به فراموشی رفته‌اند.

■ **آیین‌نامه‌ای که باید اجرایی شود**

نایب رئیس پیشین کانون انجمن‌های صنفی مسئولان ایمنی و بهداشت حرفه‌ای در گفت‌وگو با قدس با بیان اینکه در خصوص ایمنی سرویس‌های ایاب و ذهاب و جاده‌ها تاکنون هیچ اقدام خاصی انجام نگرفته، می‌افزاید: شرکت‌های ارائه‌دهنده سرویس ایاب و ذهاب با بخش پشتیبانی ادارات و سازمان‌ها و... قرارداد کاری منعقد می‌کنند اما این بخش به دلیل نبود ضوابط مشخص در حوزه ایمنی این سرویس، خود را ملزم به رصد و تفکیک این شرکت‌ها نمی‌کند تا صلاحیت ایمنی آن‌ها را تأیید کند. در نتیجه شرکت‌های ایاب و ذهاب هر خودرویی را که خودشان بخواهند وارد چرخه کار می‌کنند در حالی که چنین سرویس‌هایی در شرایط عادی به لحاظ ایمنی باید هر ماه یک‌بار بررسی شوند تا به خاطر نقص فنی دچار حادثه نشوند.

محمد جواد حیدری از فقدان ساختار تأیید صلاحیت ایمنی پیمانکاران در وزارت راه و شهرسازی خبر می‌دهد و می‌گوید: این وزارتخانه برای احداث جاده دارای ضوابط ایمنی است و می‌تواند به آن‌ها عمل کند اما اگر بخواهد ناوگان حمل‌ونقل را وارد چرخه کند برای چنین کاری هیچ ضوابط خاصی به لحاظ ایمنی ندارد. این درحالی است که موضوع تأیید صلاحیت ایمنی پیمانکاران توسط دستگاه‌ها از ۱۲سال پیش مطرح و حتی از آبان ۹۴ سامانه آن طراحی شده است و از هفت سال پیش هم اگر پیمانکاری بخواهد در جایی فعالیتی داشته باشد ابتدا باید تأیید صلاحیت ایمنی بگیرد اما این اتفاق هنوز در حمل و نقل جاده‌ای نیفتاده است. وی با اشاره به اینکه موضوع میزان هزینه‌کرد شرکت‌ها و ادارات برای ایمنی سرویس‌های ایاب و ذهاب مطرح نیست، می‌افزاید: اگر شرکت‌ها و سازمان‌ها ساختار و واحد ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) را داشته باشند به طور طبیعی این واحد، ناوگان یا سرویس ایاب و ذهاب آنجا را هم کنترل می‌کند و این‌گونه سطح ایمنی سرویس‌ها افزایش می‌یابد؛ چون هیچ تفاوتی بین ایمنی خودرویی که کارکنان شرکت را جابه‌جا می‌کند با دیگر بخش‌ها نیست. بنابراین واحد یاد شده وقتی قرارداد پیمانکار بسته‌بندی را پیگیری می‌کند قرارداد پیمانکار حمل‌ونقل را هم دنبال می‌کند به شرط اینکه مجموعه دارای این ساختار باشد. حیدری با ابراز تأسف از اینکه ۴۰درصد شرکت‌ها و ادارات کشور ساختار یا واحد ایمنی، بهداشت و محیط زیست را ندارند، تصریح می‌کند: این رقم نشان می‌دهد بخش قابل‌توجهی از شرکت‌ها و ادارات هنوز موضوع راه‌اندازی واحد HSE را جدی نگرفته‌اند و در آن‌هایی هم که این ساختار را دارند ضوابط و مقررات مربوط به حمل‌ونقل جدی گرفته نمی‌شود.

الان زمان مناسبی است تا ببینیم مثلاً در همین حادثه اخیر آیا پیمانکار با شرکت نفت قراردادی داشته است یا نه؛ یعنی ایمنی در بخش ایاب و ذهاب دیده شده یا نه؟

وی درباره راهکارش برای کاهش تصادفات در سرویس‌های ایاب و ذهاب هم می‌گوید: سریع‌ترین راهکار ارائه آموزش به رانندگان از طریق انجمن‌هایشان است. علاوه بر این باید آیین‌نامه تأیید صلاحیت ایمنی پیمانکاران توسط وزارت راه و شهرسازی هم اجرایی شود و این کار دشوار و عجیبی هم نیست چون با این آیین‌نامه الان آمار حوادث ساختمانی به‌شدت کاهش یافته است. حمل‌ونقل جاده‌ای که ریسک کارش از فعالیت ساختمانی بیشتر نیست. اگر آیین‌نامه یاد شده در وزارت راه اجرایی شود دیگر شاهد خیلی از این‌گونه حوادث نیستیم.

■ **بودجه اندک نگهداری محورهای مواصلاتی**

سید البرز حسینی، سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی هم در پاسخ به قدس با اشاره به اینکه باید در حادثه اخیر دید آیا مینی‌بوس حامل کارگران شرکت نفت صورت وضعیت مسافری داشته تا مشخص شود تحت ساختار ناوگان حمل‌ونقل عمومی بوده است یا خیر، می‌گوید: اما در سطح کلان در مدهای مختلف حمل‌ونقلی، بار اصلی روی حمل ونقل جاده‌ای است. یعنی سهم مد جاده‌ای نسبت به سهم حوزه ریلی و هوایی و دریایی خیلی بیشتر است. بنابراین حالا که در سیاست‌گذاری ترافیکی این قدرت را نداریم که حوزه ریلی را ارتقا دهیم باید به حوزه حمل و نقل جاده‌ای نگاه ویژه‌ای شود که الان این اتفاق نمی‌افتد و دو نهاد مجلس و دولت در ساخت و نگهداری راه‌ها اهتمام کافی را ندارند.

وی با اشاره به اینکه میانگین بودجه نگهداری محورهای مواصلاتی کشور باید بین ۴ تا ۶ درصد بودجه ساخت راه‌ها باشد، می‌افزاید: اما الان این رقم به یک درصد هم نمی‌رسد. یعنی حدود یک درصد اعتبار ساخت، صرف نگهداری راه‌ها می‌شود. راه‌های روستایی و فرعی هم اصلاً نگهداری نمی‌شوند و این بخش کلاً فراموش شده است.

نماینده مردم خدابنده ایرادها در حوزه زیرساختی حمل‌ونقل جاده‌ای را وارد می‌داند و می‌گوید: البته این ایرادها عمدتاً به وضعیت اقتصادی کشور و کمبود بودجه برمی‌گردد ضمن اینکه ما می‌خواهیم بخشی از ساختار اقتصادی در پروژه‌های کلان را آزاد کنیم و بخش خصوصی را پای کار بیاوریم و اعتبارات حوزه نگهداری راه‌ها را که حاکمیتی است جمع‌بندی و هزینه کنیم.

وی با اشاره به اینکه فوت حدود ۱۸هزار نفر از شهروندان در طول سال در کشور پیامدهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی دارد، می‌افزاید: این موضوع سرنوشت خانواده‌ها را تغییر می‌دهد بنابراین دولت هرقدر در این حوزه نگرش مثبت رسمی داشته باشد از آن طرف کمتر با مسائل اجتماعی روبه‌رو می‌شود چون موضوع فقط عمرانی نیست بلکه ابعاد فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی دارد.

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس با اشاره به نقش مهم پلیس در ایمنی جاده‌ها، می‌گوید: برای ارتقای ایمنی جاده‌ها، هوشمندسازی جاده‌های درون و برون شهری باید صورت گیرد. برای این منظور هم علاوه بر بودجه نیاز به تجهیزات و نیروی انسانی آموزش دیده است که متأسفانه پلیس در این حوزه دچار کمبودهایی است که برای رفع آن‌ها باید نگاه ویژه‌ای به این بخش شود.

حسینی سپس به کیفیت خودروهای تولید داخل می‌پردازد و می‌گوید: بخش زیادی از تولیدات ما در حوزه خودرو حمل مسافر از کیفیت مناسبی برخوردار نیست که این موضوع واقعاً جای تأمل دارد. ضمن اینکه ناوگان مینی‌بوسی کشور پیر است؛ میانگین عمر آن حدود ۲۰ سال است که عدد بالایی است و ایمنی لازم را ندارد، در نتیجه هنگام وقوع تصادف درصد تلفات و مصدومان افزایش می‌یابد.

وی با اشاره به اینکه بخشی از ناامنی جاده‌ها به رعایت نکردن قوانین و مقررات مربوط به راهنمایی و رانندگی برمی‌گردد، می‌گوید: براساس بخشنامه‌ای که چند سال پیش ابلاغ شده بود قرار بود همه حوزه حمل‌ونقل تحت نظارت سازمان حمل‌ونقل باشد که به نظر می‌رسد در این حوزه هم از نظر توجه به قانون مشکل داریم و سازمان راهداری و شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر باید قوانین را رعایت کنند. ضمن اینکه سازمان‌ها و شرکت‌ها هم ملزم نیستند با خودروهای خودشان سرویس رفت‌وبرگشت بدهند بلکه باید خودرویی را در اختیار بگیرند که متعلق به یک واحد حقوقی و شرکت حمل‌ونقلی باشد تا اگر مشکلی پیش آمد بتوان موضوع را پیگیری کرد.

وی در خاتمه می‌گوید: با توجه به آمار تصادفات جاده‌ای و مرگ و میر ناشی از آن، دولت باید پای درددل متولیان امر بنشیند تا ببیند آنان با چه مشکلاتی درگیرند تا آن‌ها را برطرف کند. چون جاده فقط برای عبور و مرور نیست، بلکه جاده یک جسم دارد و مثل بقیه اشیا دچار استهلاک می‌شود و باید ترمیم شود که برای این منظور هم نیاز به بودجه است.

رفاه اجتماعی

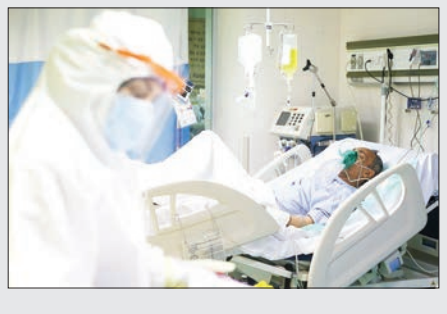
دبیر کل خانه پرستار ابراز نگرانی کرد

تعرفه‌گذاری خدمات پرستاری با پول پرستاران!

محمد شریفی‌مقدم، دبیرکل خانه پرستار با بیان اینکه اجرای قانون تعرفه‌گذاری خدمات پرستاری به ۹هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد به پانا گفت: در قانون برنامه ششم توسعه به‌صراحت اعلام شده منابع اجرای آن باید از محل بودجه عمومی دولت تأمین شود. البته به نظر می‌رسد در لایحه بودجه سال آینده هیچ اعتباری برای این قانون در نظر گرفته نشده است.

وی افزود: قرار است اعتبارات اجرای این قانون از محل کارانه پرستاران تأمین شود؛ اما این عادلانه نیست زیرا کارانه پرستاران اندک است و وضعیت آن‌ها نسبت به گذشته بدتر خواهد شد.

اگر قرار است قانون تعرفه‌گذاری در سال آینده اجرا شود باید روال قانونی بودجه‌گذاری را طی کند تا از نگرانی پرستاران کاسته شود.



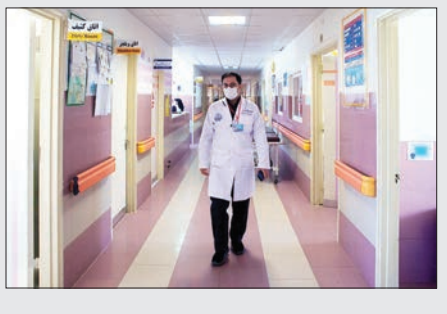
آموزش عالی

نایب رئیس کمیسیون آموزش مجلس بیان کرد

چرایی مقاومت وزارت بهداشت در برابر طرح افزایش ظرفیت پزشکی

احمد نادری، نایب رئیس کمیسیون آموزش مجلس به برنا گفت: مقاومت وزارت بهداشت در برابر طرح افزایش ظرفیت پزشکی در شورای عالی انقلاب فرهنگی نشان‌دهنده این است که تنها راه اجرای عدالت در دسترسی به آموزش پزشکی، انتزاع آموزش پزشکی از وزارت بهداشت است. این وزارتخانه در اتفاقات اخیر نشان داده بیشتر حافظ منافع صنف پزشکی بوده تا منافع مردم و کشور. با توجه به شرایط موجود به نظر می‌رسد حتی در صورت تصویب افزایش ظرفیت در شورای عالی انقلاب فرهنگی نیز مسئولان وزارت بهداشت تمام توان خود را برای جلوگیری از افزایش ظرفیت انجام خواهند داد.

وی گفت: متأسفانه شورای عالی انقلاب فرهنگی از گرفتن تصمیم قاطع و مشخص در خصوص افزایش ظرفیت پزشکی طفره می‌رود.



نظامی و انتظامی

معاون پلیس راهور ناجا خبر داد

پیامد انجام دو تخلف همزمان رانندگان

معاون عملیات ترافیک پلیس راهور ناجا گفت: پلیس و سیستم هوشمند از ۴ دی تا پایان این ماه نسبت به درج و ثبت تخلفات رانندگی اقدام خواهند کرد تا تعداد تخلفات کاهش پیدا کند.

به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، سرهنگ داوود قاسمیان درباره طرح ایمنی و سلامت پلیس راهور اظهار کرد: بی‌توجهی به جلو، استفاده نکردن از کمربند ایمنی، سرعت و سبقت غیرمجاز و استفاده از تلفن همراه در معابر درون و برون‌شهری از تخلفات حادثه‌ساز هستند.

معاون عملیات ترافیک پلیس راهور ناجا همچنین افزود: در طرح ایمنی و سلامت پلیس راهور در صورت مشاهده دو تخلف همزمان که یکی از آن‌ها حادثه‌ساز باشد راننده نمره منفی می‌گیرد و خودرو توقیف و به پارکینگ منتقل می‌شود.



آسیب‌های اجتماعی

رئیس پلیس مبارزه با مواد مخدر پایتخت:

پلیس هیچ نقشی در قیمت‌گذاری موادمخدر ندارد

سرهنگ عبدالوهاب حسنوند، رئیس پلیس مبارزه با مواد مخدر پایتخت در گفت‌وگو با مهر در پاسخ به این پرسش که برخی از افراد می‌گویند پلیس بر قیمت‌گذاری موادمخدر نظارت دارد، گفت: هیچ زمانی مردم کشور این حرف را نمی‌زنند و برخی از کشورهای متخاصم در شبکه‌های اجتماعی این شبهات را مطرح می‌کنند.

این کشورها با پرداخت سوبسیدهای موادمخدر در تهیه و تولید موادمخدر دست دارند و همین‌ها هستند که موادمخدر با قیمت‌های ارزان را به کشور وارد می‌کنند.

وی تأکید کرد: پلیس در برخورد با قاچاقچیان موادمخدر هیچ اغماضی ندارد. این کشورها با چنین رفتارهایی سعی در تخریب وجهه پلیس دارند، همچنین با قیمت ارزان مواد مخدر جوانان و نوجوانان را هدف گرفته‌اند.



جامعه



۳۹ درصد خوابگاه‌های علوم پزشکی فرسوده است

به گزارش ایسنا بهرام عین‌اللهی، وزیر بهداشت گفت: یکی از نیازهای مهم کشور خوابگاه‌های مناسب دانشجویی است. در حال حاضر ۳۹درصد از خوابگاه‌های ما فرسوده است، ۴۴ درصد احتیاج به بازسازی دارد و تنها ۱۷درصد خوابگاه‌های ما نوساز هستند که امیدواریم با نهضتی که معاون فرهنگی و دانشجویی وزارت بهداشت آغاز کردند تحولی خوب را در این مسیر داشته باشیم.

واکنش

مهاجرت معکوس نخبگان امکان‌پذیر است

به گزارش مهر به نقل از وزارت بهداشت، دکتر غلامرضا حسن زاده، دبیر شورای عالی برنامه‌ریزی علوم پزشکی وزارت بهداشت در واکنش به برخی اظهارنظرها درباره افزایش مهاجرت پزشکان گفت: ایرانیان از یک فرهنگ غنی برخوردارند و می‌توان با یک برنامه‌ریزی دقیق و کوتاه مدت روند فعلی مهاجرت از کشور را معکوس کرد.

وی با تأکید بر اینکه همه این افرادی که از ایران می‌روند با کشور یا خدای نکرده با نظام مشکل ندارند، گفت: برخی از آن‌ها اگر شرایط فعالیت و معیشت مناسب‌تری داشته باشند قطعاً به میهن باز می‌گردند.