گفت‌وگو

در گفت‌وگو با معاون مالی - اداری سازمان نوسازی مدارس کشور مطرح شد

نه بودجه مقاوم‌سازی داریم و نه مهلت کافی

● زهرا جعفرزاده ●

در حالی که بیش از ۳ سال از تصویب طرح «مقاوم‌سازی مدارس فرسوده» می‌گذرد که بر اساس آن قرار بود با اعتبار ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلاری، در مدت ۴ سال تمامی مدارس فرسوده، تخریب، بازسازی یا مقاوم‌سازی شوند، نه تنها این وعده محقق نشد، بلکه سازمان نوسازی مدارس کشور از در اختیار قرار گرفتن تنها ۳۰ درصد از بودجه و نبود مدت زمان کافی برای اجرای این طرح گلایه کرد! تمامی این تاخیرها در اجرای این طرح در شرایطی صورت می‌گیرد که هر لحظه احتمال وقوع حادثه‌ای دلخراش، هزاران دانش‌آموز را با خطر مرگ تهدید می‌کند. اما گویا این موضوع هم اختلاف بر سر قرار دادن بودجه در نظر گرفته شده از صندوق ذخیره ارزی را مرتفع نکرد.

در طرح مقاوم‌سازی مدارس فرسوده آمده بود که بیش از ۱۳۱ هزار و ۹۰۰ کلاس درس در سطح کشور وجود دارد که باید تخریب و بازسازی شده و ۱۲۶ هزار کلاس نیز باید در لیست مقاوم‌سازی قرار گیرد. در همین رابطه برای روشن شدن موضوع تاخیر در مقاوم‌سازی مدارس و کوتاهی سازمان‌ها در عملیاتی شدن این طرح، گفت‌وگویی با سیدباقر مسلمی، معاون مالی-اداری سازمان نوسازی مدارس وزارت آموزش و پرورش کشور انجام دادیم که می‌خوانید.

چرا با اینکه ۳ سال از تصویب طرح مقاوم‌سازی مدارس فرسوده می‌گذرد اما با این حال این طرح به‌ویژه در بخش مقاوم‌سازی تحقق نیافته است؟

در سال ۸۴ دولت لایحه‌ای را به نام «مقاوم‌سازی مدارس فرسوده» پیش‌بینی کرد که بر اساس آن باید تعدادی از مدارس که فاقد استحکام لازم بودند شناسایی شده و جهت نوسازی آنها برآورد قیمت می‌شد. این لایحه همان سال به مجلس رفت و دولت برآورد کرد ۲۶ هزار مدرسه در قالب بیش از ۱۳۰ هزار کلاس درس در کشور وجود دارد که استحکام لازم را در برابر زلزله ندارند و باید تخریب یا نوسازی شوند. به همین میزان هم کلاس و مدرسه نیازمند مقاوم‌سازی هستند. برآورد هزینه برای تخریب، نوسازی و مقاوم‌سازی مدارس ۴ میلیارد دلار اعلام و مقرر شد این بودجه تامین شده و در طول ۴ سال تعدیلات لازم روی آن اعمال شود به این معنی که با گذشت هر سال نرخ تورم به مبلغ در نظر گرفته شده تعلق گیرد.

سرنوشت بودجه تعیین شده برای مقاوم‌سازی، تخریب و نوسازی مدارس چه شد؟

در همان سال مجلس تصویب کرد که این بودجه از محل صندوق ذخیره ارزی در اختیار سازمان نوسازی مدارس کشور قرار گیرد تا این سازمان هم در مدت زمان تعیین شده که ۴ سال بود مدارس را تخریب و بازسازی کند. بر اساس مصوبه مجلس، عملیاتی شدن این طرح ۴ ساله نیازمند حدود ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار است. اما با تصویب آن در سال ۸۵ در حالی که قرار بود تا پایان سال تحصیلی ۸۹-۸۸ این مبلغ به تدریج در اختیار سازمان نوسازی مدارس قرار گیرد اما تاکنون که ۳ سال از تصویب طرح می‌گذرد دولت تنها ۲ میلیارد و یکصد میلیون دلار را از کل مبلغ در نظر گرفته شده را در اختیار سازمان نوسازی مدارس قرار داده و بر این اساس به همان نسبت مدارس تخریب و نوسازی شده است اما در بخش مقاوم‌سازی روند بسیار کند بود. به طور کلی صنعت مقاوم‌سازی در تمام جهان، صنعتی جدید و کم سابقه است، حتی در کشور ژاپن که روی خط زلزله قرار دارد تجارب قابل انتقالی پیرامون مقاوم‌سازی وجود ندارد. این در حالی است که حدود ۲ سال طول کشید تا مهندسان مشاور و متخصصان برای مقاوم‌سازی مورد تایید سازمان سابق مدیریت و برنامه‌ریزی را شناسایی کردیم و با آنها برای مقاوم‌سازی قرارداد منعقد کردیم. با این حال محدودیت زمانی یکی از عمده‌ترین مشکلات برای اجرایی نشدن طرح مقاوم‌سازی بود چرا که وزارت آموزش و پرورش باید مدرسه را در خردادماه در اختیار سازمان نوسازی قرار دهد و پیش از مهرماه تحویل گیرد. این در حالی است که در دو ماه امکان مقاوم‌سازی وجود ندارد اما تخریب و نوسازی با فرصت بیشتر و در طول مدت یک سال انجام می‌شود. همین موضوع منجر شد تا در حد اعتبارات و طرح تصویب شده در زمینه مقاوم‌سازی مدارس پیشروی نداشته باشیم.

هم‌اکنون سازمان نوسازی مدارس کشور برای برطرف شدن این مشکلات، تامین مابقی بودجه و درنهایت اجرای طرح چه اقداماتی را در دستورکار خود داده است؟

از آنجا که تمام اعتبارات تصویب شده در اختیار سازمان قرار نگرفته و مدت زمان کافی نیز برای عملیاتی شدن ادامه طرح وجود ندارد، از این رو به مجلس پیشنهاد دادیم تا مهلت را تمدید کند اما متاسفانه تاکنون این اتفاق نیفتاده است. همچنین در سقف زمانی اعلام شده نمی‌توانیم به تعهدات خود جامه عمل بپوشانیم. این در حالی است که در این مدت ۳ سال کمتر از ۳۰ درصد اعتبارات طرح مقاوم‌سازی مدارس در اختیار سازمان نوسازی قرار گرفته که جوابگوی نیازها نیست.

از این رو درخواست تمدید مهلت از ۴ سال به ۱۰ سال برای بخش مقاوم‌سازی و ۶ سال برای تخریب و نوسازی را داریم البته به این شرط که دولت نیز اعتبارات لازم را تامین کند. در این میان سازمان نوسازی آمادگی دارد تا به طور کامل به تعهدات خود عمل کند.

در هفته جاری رخ داد

گره بی‌سابقه ترافیک پایتخت

● امیر گودرزی ●

قریب یک هفته است سر و ته ترافیک شهر تهران به شکل بی‌سابقه‌ای به یکدیگر گره خورده است و این موضوع را همه شهروندان احساس کرده‌اند. زمانی که در راه آمد و شد از محل کار یا تحصیل به خانه صرف می‌شد دوبرابر شده است و این اوضاع با گذشت هر روز بدتر و بدتر می‌شود. این وضعیت تا حدی پیش رفته که مسوولان شهری و غیرشهری هر جا دور هم جمع می‌شوند بحثی هم از ترافیک به میان می‌آید اما این ابهام همچنان پابرجا است که سرانجام کی آثار این بحث و کش و قوس‌ها آشکار و وعده مسوولان محقق می‌شود.

ترافیک سنگین، راه‌بندان، کندی عبور و مرور، ناروانی آمد و شد، حرکت کند اتومبیل‌ها و کلمات دیگری از این دست که شنیدن آنها از رادیو ضربان قلب پایتخت‌نشینان را تندتر می‌کند، این روزها دیگر مفهومی ندارند، چون تقریبا همه گذرگاه‌های پایتخت گره کور ترافیکی را تحمل می‌کنند. انگار پس از سال‌ها تنها چیزی که از شمال تا جنوب و از غرب تا شرق تهران بزرگ به‌طور مساوی تقسیم شده و هیچ شهروندی از وجودش بی‌بهره نمانده، راه‌بندان است. پیک ترافیکی و ترافیک صبحگاهی و شامگاهی در هفته گذشته معنای خود را از دست داد چون به یکدیگر وصل شدند. خانم کارمندی که هر روز از یکی از محله‌های غربی تهران به میدان ولی‌عصر رفت و آمد می‌کند برایش عجیب است که ساعت ۱۴ سه‌شنبه هفته گذشته مدت‌ها را پشت ترافیک بندآمده گذرانده اما شامگاه که معمولا ترافیک سنگین است، این اتفاق نیفتاده است. این اتفاق برای آنهایی که هر روز به مرکز شهر و محله‌های شرقی تهران گذرشان می‌افتد بدتر بوده است. بسیاری از شهروندان که هر روز با مترو رفت و آمد می‌کردند، در هفته گذشته متوجه شلوغی بیش از حد ایستگاه‌ها شدند که بدون شک به دلیل فرار مردم از ترافیک اتفاق افتاده است. گره‌های ترافیکی به حدی پیش رفت که برخی کارمندان دیرتر از زمان موعد سر کار خود حاضر شده و بسیاری از ادارات به دلیل دیر رسیدن کارمندان با تجمع مراجعان روبه‌رو شدند. ترافیک هر روز در تهران وجود داشته است و تهرانی‌ها بر اساس پیش‌بینی‌های خود وقت‌شان را تنظیم می‌کردند اما این تجربه در هفته جاری درست از آب درنیامد. کارمند جوان یکی از بانک‌های مرکزی شهر که از ترافیک چند روز گذشته به ستوه آمده است، گفت: «از ساعت ۷ تا ۸ عصر در راه‌بندان چهارراه ولی‌عصر تا میدان فردوسی ماندم! انگار هر طوری که برنامه‌ریزی می‌کنیم ترافیک از ما جلوتر است.» این اتفاق به قدری همه‌گیر بود که همه از آن حرف می‌زنند. یکی از همکاران ما روز دوشنبه همین هفته دفتر روزنامه را (واقع در میدان هفتم‌تیر) ساعت ۵ عصر ترک کرد و دو ساعت و ۴۰ دقیقه بعد از سیدخندان تماس گرفت و در حالی که به شدت عصبانی بود، قرار بعدی‌اش را لغو کرد! او گفت آن‌قدر ترافیک طولانی شده که مردم اتومبیل‌هایشان را خاموش کرده‌اند. آنهایی هم که سوار بر تاکسی بودند، پیاده‌رو را به تماشای چرخ و چراغ اتومبیل‌های جلویی ترجیح دادند.

زمانی که سرعت رانندگان در بزرگراه‌ها کمتر از ۶۰ کیلومتر می‌شود هر کس قصد دارد از میان خطوط عبور کرده و سبقت بگیرد ● عکس: حجت سپهوند/اعتماد ملی

البته راه‌بندان اتفاق جدیدی در شهر تهران نیست ولی به تازگی، شاید ظرف همین هفته گذشته این غول بی‌شاخ و دم به حدی رشد کرده که همه از دیدن آن به وحشت می‌افتند. این وضعیت وقتی شهروندان را بیشتر عصبانی می‌کند که مسوولان آن را کوچک می‌شمارند. سیدجعفر تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار تهران معتقد است ترافیک غولی نیست که نتوان آن را از پای درآورد. این مدیر پاسخگوی شهرداری روز گذشته در حالی که در جلسه به سر می‌برد، در مورد این عقیده خود، کوتاه به اعتماد ملی توضیح داد: «مهم‌ترین دلیلی که ترافیک این روزها بیش از حد رشد کرده همزمانی سفرهای دانش‌آموزی و اداری است. این همزمانی شدت و پیچیدگی ترافیک را بیشتر می‌کند. اما ما ترافیک را به حال خود رها نخواهیم کرد و برایش برنامه‌های مفصلی داریم.» او قول داد: «ترافیک به این وضعیت نمی‌ماند.» تشکری هاشمی با اطمینان صحبت کرد اما مجال مناسبی نبود تا او از برنامه‌هایش برای از پای درآوردن غول ترافیک حرف بزند. حسین شهیدزاده، سرپرست اجرایی سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران است. او در جایگاه یک کارشناس حرف‌های معاون حوزه فعالیت خود را شرح بیشتری می‌دهد: «ممکن است تعدادی از سفرهای دانش‌آموزی پیاده باشد ولی اغلب آنها با اتومبیل صورت می‌گیرد و این روند، یعنی بازگشایی مدارس وضعیت ترافیک را با اختلال روبه‌رو کرده است. غیر از این موضوع، عدم رعایت قوانین توسط رانندگان به چنین روندی شدت بیشتری می‌دهد.» شهیدزاده از فرصت پیش آمده استفاده می‌کند و مثال می‌زند: «مثلا راننده‌ای حق تقدم را رعایت نکرده و راننده دیگری مقابل او می‌ایستد و این اتفاق یک دقیقه طول می‌کشد. بعد از صرف این زمان حدود ۱۰ دقیقه زمان می‌گذرد تا آن تقاطع به حالت اولیه بازگردد.» او غیر از این دو مورد به افزایش تعداد اتومبیل‌ها در گره خوردن ترافیک هم اشاره می‌کند. بازگشایی مدارس و افزایش تعداد اتومبیل‌ها جای خود، چرا که عدم رعایت قوانین در این روزها شدت بیشتری گرفته است فرهنگ ترافیک میان تهرانی‌ها بر خلاف آنچه بسیاری از کارشناسان عقیده دارند، خوب است اما تا جایی فرهنگ ترافیک خوب است که ترافیک هم خوب باشد. سرهنگ هاشمی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران در این مورد گفت: «بررسی‌ها نشان می‌دهد رانندگان در بزرگراه‌ها بالای سرعت ۶۰ کیلومتر در ساعت از میان خطوط عبور می‌کنند ولی زمانی که سرعت به پایین‌تر از ۶۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد هر کس قصد دارد از میان خطوط عبور کرده و از اتومبیل‌های دیگر پیشی بگیرد.» از سواره‌ها کمی فاصله بگیریم و نگاهی به پیاده‌ها بیندازیم. یکی از علل قفل شدن ترافیک در میادین و گذرگاه‌های اصلی، ایستادن نادرست افرادی است که قصد یافتن تاکسی را دارند. آنها درست وسط خیابان می‌ایستند و تاکسی‌ها هم مجبورند برای سوار کردنشان محور عبور و مرور را کاملا ببندند!

ایستادن نادرست مسافران، عدم حرکت اتومبیل‌ها از میان خطوط، تحمل نکردن سبز شدن چراغ قرمز و مسائلی از این دست به ضعف فرهنگ ترافیکی برنمی‌گردد بلکه به ضعف ترافیک برمی‌گردد. آنقدر ترافیک مختل است که وضعیت روانی ناشی از آن هر سواره و پیاده‌ای را وادار به قانون‌شکنی می‌کند. چه‌بسا اگر چنین شرایطی در کشورهای دیگر هم که گفته می‌شود فرهنگ ترافیکی غنی‌ای دارند می‌افتاد، همین نتایج را به بار می‌آورد. به هر ترتیب همه این موارد به هم وابسته است و مسوولانی که تاکنون قصد داشته‌اند فرهنگ ترافیکی را میان مردم نهادینه کنند، وقت خود را هدر داده‌اند. اگر این وقت و هزینه برای هماهنگ کردن مدیران با یکدیگر در راستای بهبود وضعیت ترافیک صرف می‌شد، بدون شک رشد فرهنگ ترافیکی را هم همراه داشت.

دختر دانشجویی که هر روز از آزادی به امام حسین می‌رود، زن جوانی که دیروز صبح ایستگاه متروی علم و صنعت را تا میدان رسالت ۵۰ دقیقه طی کرده است، مرد کارمندی که شب‌ها پیاده رفتن از میدان ولی‌عصر تا هفت‌تیر را به تاکسی سوار شدن ترجیح می‌دهد و همه آنهایی که مسیرهای مشخصی را هر روز می‌روند و می‌آیند تایید می‌کنند در هفته گذشته روانی ترافیک سیر نزولی شدیدی را پیموده است. در این حال و هوا هیچ کدام از مسوولان دلیل مشخص و جدیدی برای این موضوع به زبان نمی‌آورند و تنها دلایل قدیمی و همیشگی را مطرح می‌کنند. در حالی که معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران خبرهای خوشی از بهبود شرایط ترافیکی در آینده‌ای نزدیک داد، فرمانده پلیس گفت: «ترافیک تهران سال آینده قفل می‌شود.» سرتیپ اسماعیل احمدی‌مقدم در مراسم معارفه سرتیپ احمدرضا رادان اعلام کرد: «در حال حاضر ترافیک تهران در نقطه بحرانی قرار دارد و تا سال آینده قفل می‌شود.» با کنار هم گذاشتن حرف‌های تشکری هاشمی و احمدی‌مقدم می‌توان نتیجه گرفت شهرداری برنامه‌ای برای کاهش ترافیک ندارد یا چنین برنامه‌ای وجود دارد و پلیس از آن بی‌خبر است! اینگونه اظهارات تا حدودی کلاف سردرگم مشکل ترافیک هفته گذشته را می‌یابد. چه اتفاقی برای تهران افتاده که مسوولان در مقابل آن سکوت می‌کنند و شهروندان فریادشان تا آسمان بلند است؟! شاید هیچ اتفاق مشخصی رخ نداده باشد و تنها هماهنگی دستگاه‌های مختلفی که به نحوی در ترافیک نقش دارند واتر قیده است. یک روز سرتیپ محمد رویانیان گلایه می‌کند که مرکز کنترل ترافیک باید در اختیار پلیس باشد نه شهرداری. روز دیگر می‌شنویم محمدباقر قالیباف سعی دارد پلیس راهنمایی و رانندگی را تحت امر خود درآورد. مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی تنها هدفش از برگزاری آخرین نشست خبری خود پاسخ دادن به رئیس راهنمایی و رانندگی پلیس بود نه مردم و... چنین مواردی پیام خوشی همراه ندارد. در این شرایط آنهایی که حتی یک بار پایشان به مرکز کنترل ترافیک شهرداری تهران باز شده باشد، مفهوم مدیریت واحد ترافیکی را به درستی لمس و درک کرده‌اند. اولین ساعات نخستین روز بازگشایی مدارس همه مسوولانی که به نوعی با ترافیک درگیر بودند در این مرکز گرد هم آمدند و نتیجه‌اش ترافیک روان پایتخت در بحرانی‌ترین روز ترافیکی شهر تهران بود. مرکز کنترل ترافیک، تالار مدیریت واحد ترافیکی است ولی فقط برای اندک زمانی که مسوولان در چهاردیواری آن قرار گرفته‌اند و به محض اینکه پای خود را بیرون می‌گذارند همه چیز به شکل اول درمی‌آید. جواب یکدیگر را در نشست‌های خبری می‌دهند و باز هم توپی را که به مردم نشانه رفته است به زمین دیگری می‌فرستند...

کیوسک

موبایل سرطان‌زا

روزنامه بلژیکی «لو سوار» در مطلبی با عنوان «GSM» (سیستم جهانی ارتباطات همراه) سرطان‌زا است» تحقیقی که توسط مطالعه بین‌المللی روی سرطان در ۱۳ کشور اروپایی صورت گرفته را تیتر یک کرده است. بر اساس نخستین یافته‌های این تحقیق، مکالمه با تلفن همراه در بلندمدت به سلامت انسان لطمه می‌زند. به نوشته «لو سوار» این «بزرگ‌ترین تحقیق همه‌گیرشناسی»ای است که تاکنون انجام شده است.

رونق گرسنگی

«تاگس سایتونگ» برلین، به مناسبت روز جهانی تغذیه، با توجه به آمار تعداد گرسنه‌ها که به ۹۲۳ میلیون نفر رسیده، با کنایه به بحران اقتصادی تیتر زده: «گرسنگی در رونق». این روزنامه رکود اقتصادی را برای آنها یک «مشکل تجملی» دانسته و در سرمقاله‌اش از «دو بحران مالی» نوشته: برای نجات بانک‌ها شبانه مبالغ میلیاردی کمک می‌شود، در حالی که نجات انسان‌ها از گرسنگی همواره به خاطر بی‌پولی ناکام می‌ماند.

ناظر کبیر

«ایندیپندنت» خبر داده که دیده‌بان تروریسم بریتانیا می‌خواهد یک بانک اطلاعاتی راه‌اندازی کند که در آن جزئیات هر تماس تلفنی، پست الکترونیکی و ملاقات اینترنت ذخیره شود. این روزنامه آن را به «ناظر کبیر» تشبیه کرده. «ایندیپندنت» عکس دختری را روی جلد برده که به هنگام ربوده شدن با پلیس تماس می‌گیرد اما چون صدایش شنیده نمی‌شده، تماس قطع می‌شود. او بعداً مورد تعرض قرار می‌گیرد و به قتل می‌رسد.

نوزاد ژنتیکی

«ال موندو» مادرید، خبر تولد اولین نوزاد در اسپانیا که از لحاظ ژنتیکی انتخاب شده را روی جلد برده. ژن‌های این نوزاد برای نجات برادر بزرگ‌ترش که از یک کم‌خونی حاد رنج می‌برد، طوری دستکاری شده‌اند که او این بیماری را نداشته باشد و از سلول‌های بنیادی بند نافش برای عمل پیوند مغز استخوان استفاده شود. این روزنامه این اتفاق را «میان معجزه و ستیز» دانسته و به تحسین جوامع علمی و انتقاد کلیسا اشاره کرده است.

ایستگاه

تنها ۵ تا ۱۰ درصد خسارت‌های حوادث جبران می‌شود

ایسنا: رئیس سازمان مدیریت بحران کشور گفت: سعی کنیم با تمرین و مانورهای تخصصی قبل از شروع بحران، آمادگی خود را به حدی برسانیم که در زمان رخداد حوادث، به جای مدیریت بحران، دچار بحران مدیریت نشویم.

حسین باقری در جلسه ستاد حوادث غیرمترقبه استان مازندران، افزود: ایران کشوری حادثه‌خیز است و سالانه هزار حادثه مهم در کشور ثبت می‌شود که ۵ تا ۷ هزار میلیارد تومان خسارت وارده ناشی از آن است و این بدان معنی است که سالانه یک سوم از اعتبارات عمرانی کشور برای ترمیم خسارت‌ها از دست می‌رود.

وی اظهار کرد: تا قبل از تشکیل سازمان مدیریت بحران کشور، یک درصد از بودجه عمومی کشور معادل ۸۰۰ تا ۹۰۰ میلیارد تومان در سال برای حوادث هزینه می‌شد اما از امسال و با تصویب قانون، درصد مذکور به ۱/۲ افزایش یافت که یک هزار و ۱۲۶ میلیارد تومان می‌شود.

رئیس سازمان مدیریت بحران کشور با بیان اینکه ستاد حوادث قادر است، تنها ۵ تا ۱۰ درصد از خسارت‌ها را جبران کند، خاطرنشان کرد: آمار سال گذشته ۱۵درصد بوده که به دلیل سیر صعودی حوادث ارزش اعتبارات ما کاهش یافته و باعث شده انجام پروژه‌های پیشگیرانه، در دستور کار قرار گیرد.

باقری به وجود سیستم پیشرفته پیش‌بینی و هشدار سیل در استان گلستان اشاره کرد و گفت: این سیستم با الگوگیری از کشور آلمان ساخته شده و امروز به دیگر استان‌ها صادر می‌شود. دقت این دستگاه آن قدر زیاد است که دیگر نگران وقوع سیل در شمال کشور نیستیم.

رئیس سازمان مدیریت بحران کشور با اشاره به این مطلب که ۱۰۷ میلیارد تومان برای خشکسالی و همین مقدار نیز برای تامین اقلام مورد نیاز استان در اختیار مازندران گذاشته شده است، افزود: این رقم مقدار کمی نیست، فقط باید طوری برنامه ریزی کرد تا مشکل مردم به بهترین نحو حل شود.

وی با بیان اینکه بحث توفان در آیین‌نامه اجرایی دیده نشده و اعتباری به آن تعلق نمی‌گیرد، گفت: برای هر واحد مسکونی خسارت دیده بین ۱۰۰ تا ۳۰۰ هزار تومان کمک بلاعوض برای تامین امور معیشتی در نظر گرفته شده است.

باقری افزود: برای هر واحد مسکونی که بخواهد تجدیدبنا کند در بخش شهری نیز ۹ میلیون تومان وام و ۷/۵ میلیون تومان در بخش روستایی تعلق می‌گیرد که سود و کارمزد این وام‌ها ۴ درصد خواهد بود.

دیسک‌های کمر و گردن در ایران ۱۰۰درصد درمان می‌شوند

ایسنا: ۹۰ درصد شکستگی‌های ستون فقرات از طریق جراحی بسته و با حداقل هزینه‌ها و بهترین کیفیت در ایران قابل درمان است.

پروفسور محمدنبی نعمتی، رئیس بخش جراحی مغز و اعصاب و ستون فقرات دانشگاه دولتی شهر بن آلمان با اعلام این مطلب گفت: در حال حاضر شایع‌ترین بیماری استهلاکی و مزمن در میان مردم دنیا مربوط به ستون فقرات است به همین خاطر ۸۰ درصد عمل‌های جراحان مغز و اعصاب دنیا مربوط به جراحی ستون فقرات است.

عضو هیات علمی دانشگاه‌های «هانوفر» و «بن» آلمان افزود: در حال حاضر با توجه به پیشرفت‌های علمی و تجهیزاتی چشمگیر در ایران، کشور ما از پیشگامان درمان بیماری‌های ستون فقرات و مغز و اعصاب در دنیا است. این در حالی است که هزینه این نوع عمل‌های جراحی سنگین در ایران ۵۰ درصد ارزان‌تر از آمریکا و اروپا است.

عضو جامعه جراحان مغز و اعصاب اروپا در بازدید از کلینیک مددکاری اجتماعی نیایش با تاکید بر اینکه امروزه در صورت استفاده از دیسک‌های مصنوعی کمر و گردن، انواع شکستگی‌ها و دیسک‌ها به صورت ۱۰۰درصد در ایران قابل درمان است، خاطرنشان کرد: خوشبختانه با پیگیری‌های مسوولان وزارت بهداشت و درمان، در حال حاضر انواع دیسک‌های باکیفیت و استاندارد، با حداقل هزینه‌ها وارد کشور می‌شود. به همین علت نیز عوارض ناشی از عمل‌های جراحی سنگین ستون فقرات و انواع دیسک‌ها در کشور به حداقل‌های ممکن رسیده است.

استاد دانشگاه «هانوفر» آلمان تصریح کرد: یکی از مهم‌ترین عللی که اغلب مردم از جراحی‌های دیسک کمر و گردن شکایت دارند به استفاده از روش‌های قدیمی جراحی برمی‌گردد. حال آنکه اگر پس از تخلیه ناقص یا کامل دیسک آسیب دیده دیسک مصنوعی کار گذاشته نشود، به طور قطع بیمار در آینده با مشکلات اساسی و عود دیسک روبه‌رو می‌شود.

دکتر نعمتی درباره روش جراحی دیسک از طریق آندوسکوپی نیز گفت: این روش برای تعدادی از بیماران که دارای دیسک‌های حاد یا نرم هستند مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین این روش برای ۹۵ درصد بیماران مبتلا به آسیب‌های جدی ستون فقرات قابلیت استفاده ندارد.

به گفته وی، در حال حاضر همزمان با پیشرفت‌های علمی صورت گرفته در جهان نوعی دیسک از سلول‌های استخوانی در آزمایشگاه تولید می‌شود و بافت استخوانی از طریق جراحی بسته وارد مهره آسیب دیده می‌شود و پس از عمل با استخوان شکسته پیوند می‌خورد.

دکتر نعمتی یادآور شد: در حال حاضر تعداد مراکز تشخیصی از جمله ام‌آرآی در ایران چند برابر کشورهای اروپایی است، وی تصریح کرد: هزینه آن در ایران یک دهم اروپا است حال آنکه مدت زمان انتظار برای انجام تصویربرداری از طریق ام‌آرآی در اروپا حداقل ۶۰ روز و در ایران تنها چند ساعت است.

فقط ۱۰ درصد معلولان تحت پوشش بیمه هستند

ایلنا: رئیس انجمن حمایت از حقوق معلولان گفت: فقط ۱۰ درصد معلولان کشور بیمه دارند و این در حالی است که این افراد همواره با مشکلات هزینه‌های درمانی مواجه هستند.

محمودنژاد عصر روز گذشته در فراکسیون معلولان مجلس شورای اسلامی از آنچه نقض قوانین حمایتی معلولان توسط سایر قوانین خواند، انتقاد و اضافه کرد: در حال حاضر قوانین خوبی برای حمایت از این افراد در جامعه وجود دارد اما متاسفانه اغلب اوقات این قوانین توسط سایر قوانین موجود نقض می‌شوند و در عمل کارآیی خود را از دست می‌دهند.

او که خود دچار ۴۶ درصد معلولیت جسمی است و از ۱۳ سال گذشته برای افزایش رفاه معلولان تلاش کرده است از مسوولان حاضر در جلسه مجمع عمومی فراکسیون معلولان خواست با وضع قانون، امکان ملغی شدن قوانین حمایت معلولان توسط سایر قوانین را از بین ببرند.

رئیس انجمن حمایت از حقوق معلولان همچنین با بیان اینکه تنها پنج درصد از این افراد از مستمری ماهانه ۳۳ هزار تومانی برخوردارند، گفت: به طور کلی ۲۰۴ هزار نفر معلول در ایران این مستمری را دریافت می‌کنند و یک میلیون دیگر از آن برخوردار نیستند.

محمودنژاد از نمایندگان مجلس شورای اسلامی خواست امکان بهره‌مندی معلولان محروم از تسهیلات ماهانه را نیز فراهم کنند.

تصحیح و پوزش

روز گذشته گزارشی در همین صفحه با تیتر «انبار فیلترهای تزریق خون خالی شد» منتشر شد که ضمن پوزش از خوانندگان محترم تیتر اینگونه اصلاح می‌شود: «با خالی شدن انبار فیلترهای تزریق خون، چه کسی پاسخگوی بیماران تالاسمی خواهد بود؟»