گزارش یک

سجاد آذری

افزایش آلودگی و ترافیک پایتخت با ۱۰ هزار تاکسی انحصاری!

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران: ۱۰ هزار راننده برای تمدید پروانه خود مراجعه نکرده‌اند

در حالی که مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران از تمدید نکردن بیش از ۱۰ هزار پروانه تاکسیرانی خبر می‌دهد، وضعیت شهری نشان‌دهنده سوءاستفاده گسترده از امتیازات تاکسیرانی شهرداری تهران از سوی افراد و حتی شرکت‌ها و وزارتخانه‌های سودجو است. «جوان» در گزارشی ضمن بررسی وضعیت این روزهای تاکسیرانی شهر تهران، راهکارهای جهانی برای مقابله با سودجویی در این حوزه را مورد توجه قرار داده است.



سانیاز دریایی | آرانس عکس تهران

اخیراً سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران در خصوص لغو پروانه و حذف سهمیه سوخت به بیش از ۱۰ هزار راننده تاکسی تهران هشدار داده است. مدتی پیش مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران ضمن تأکید بر لزوم تمدید پروانه تاکسیرانی توسط تاکسیرانان پایتخت از عدم مراجعه بیش از ۱۰ هزار راننده تاکسی برای تمدید پروانه فعالیت خبر داد و گفت: تعدادی از رانندگان تاکسی طی یک سال گذشته برای تمدید پروانه تاکسیرانی خود به سازمان مراجعه نکرده‌اند و با وجود اطلاع‌رسانی‌های انجام‌شده در بیش از دو ماه گذشته، همچنان تعداد قابل توجهی از رانندگان نسبت به تمدید پروانه خود اقدام نکرده‌اند.

وی تصریح کرده است: رانندگان تاکسی باید مطابق ضوابط و مقررات، پروانه فعالیت خود را تمدید کنند تا مشخص شود همچنان در حوزه حمل و نقل عمومی فعالیت دارند یا خیر.

رحیمی با هشدار نسبت به پیامدهای عدم مراجعه رانندگان افزوده است: در صورت ادامه بی‌توجهی به اطلاعیه‌های سازمان و تمدید نکردن پروانه تاکسیرانی، برخورد قانونی با این افراد انجام خواهد شد و نخستین اقدام در این زمینه، ابطال سهمیه سوخت تاکسیرانی رانندگانی است که پروانه معتبر ندارند؛ این سهمیه تا زمان مراجعه راننده به سازمان و بررسی وضعیت فعالیت وی لغو خواهد شد.

وی با تأکید بر اینکه سهمیه سوخت تاکسی‌ها از منابع دولتی تأمین می‌شود، خاطرنشان کرده است: اختصاص سهمیه سوخت به رانندگان تاکسی با هدف پشتیبانی از حمل و نقل عمومی صورت می‌گیرد. بنابراین، رانندگانی که از این امتیاز استفاده می‌کنند باید در حوزه حمل و نقل عمومی فعالیت داشته باشند و در صورت نداشتن پروانه معتبر یا عدم فعالیت در این بخش، سازمان مطابق ضوابط و مقررات با آنان برخورد خواهد کرد.

وضعیت واقعی تاکسی‌های شهر تهران

واقعیت این است که متأسفانه از گذشته در سازمان تاکسیرانی شهر تهران دیده می‌شد که افرادی خارج از ضوابط و بدون اینکه به حرفه تاکسیرانی اشتغال داشته باشند از امتیازات زحمتکشان در این حوزه برخوردار می‌شدند و البته شهرداری نیز بارها اعلام کرده که با تاکسی‌هایی که تخلف کنند و در این حوزه مشغول نباشند برخورد خواهد شد. امتیازات بی‌ضابطه موجب شده در حالی که پیش از این مسئولان مدیریت شهری مدعی شده بودند در حال حاضر تعداد ناوگان تاکسیرانی شهر تهران حدود ۸۰ هزار دستگاه است که از این تعداد حدود ۷۳ هزار دستگاه فعال‌اند و قرار است ۵ هزار دستگاه تاکسی به ناوگان فعلی افزوده شود و حتی قبل از این تهران را مالک دومین ناوگان بزرگ تاکسیرانی جهان می‌نامیدند، اما در موارد بسیاری مثل بارش باران یا برف یا روزهای خاص عملاً مسافران در خیابان‌های شهر سرگردان شوند.

دلیل این وضعیت تاکسی‌های تهران این است که در شرایطی که عده‌ای از کارمندان یا مشاغل آزاد که در محدوده طرح ترافیک مشغول هستند، صبح بسیار زود وارد شهر می‌شوند و جلوی اداره یا محل کار خود در ماشین می‌خوابند تا مجبور نباشند هزینه ورود به طرح ترافیک را پرداخت کنند، این مسئله که تاکسی‌ها از پرداخت این هزینه معاف هستند و همچنین سهمیه سوخت دارند و حتی می‌توان از این طریق خود را بیمه کرد و البته از تسهیلات نوسازی خودرو یا وام‌های دیگر برخوردار شد، عده‌ای سودجو را بر آن داشته تا به هر شکل ممکن برای خود یک امتیاز تاکسی درون‌شهری دست‌وپا کنند و در شرایطی که متأسفانه نظارت دقیقی نیز بر این افراد وجود ندارد، عملاً بودجه بیت‌المال در شهر صرف افراد و خودروهایی می‌شود که برای شهر آورده‌ای ندارند. حتی در برخی از موارد شرکت‌های خصوصی و حتی عمومی هستند که تاکسی‌های حتی برقی را خریداری می‌کنند و این تاکسی به جای اینکه در خدمت عموم شهروندان باشد در خدمت مدیران آن شرکت خاص است که بدون هیچ محدودیتی به این مدیران خدمت‌رسانی می‌کند. عملاً این ۱۰ هزار تاکسی که مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران از آن‌ها نام می‌برد حداقل‌ترین آماری است که می‌توان از این قبیل تاکسی‌هایی داد که با آلوده کردن شهر و ایجاد ترافیک به برخی از انحصارگران خیابان‌ها خدمات می‌دهند.

امتیاز تاکسی‌ها در جهان

در بسیاری از کلانشهرهای جهان، تاکسی فقط یک خودروی شخصی نیست که صاحب آن مجوز حمل مسافر دریافت کرده باشد، بلکه بخشی از شبکه حمل و نقل عمومی شهر محسوب می‌شود. همین جایگاه موجب شده است دولت‌ها و شهرداری‌ها برای تاکسی‌ها امتیازاتی در نظر بگیرند که سایر خودروهای شخصی آن امتیازات را ندارند، از معافیت پرداخت عوارض محدوده‌های ترافیکی و امکان تردد در خطوط ویژه اتوبوس گرفته تا استفاده از جایگاه‌های اختصاصی، تخفیف‌های مالیاتی، تسهیلات خرید خودروهای کم‌مصرف و برقی و حمایت‌های مرتبط با هزینه سوخت. اما در برابر این امتیازات، یک انتظار روشن وجود دارد. خودرویی که به دلیل ماهیت عمومی فعالیت خود از منابع و امکانات شهر استفاده می‌کند، باید واقعاً در خدمت شهروندان باشد. به بیان دیگر، معافیت از طرح ترافیک، سوخت یارانه‌ای و تسهیلات نوسازی نباید به امتیازی دائمی برای مالک خودرو تبدیل شود، بلکه برخورداری از این حمایت‌ها باید با انجام تعهدات حرفه‌ای و ارائه خدمات حمل و نقل عمومی ارتباط داشته باشد.

بررسی تجربه چند کلانشهر جهان نشان می‌دهد کشورهای مختلف برای جلوگیری از سوءاستفاده از امتیازات تاکسیرانی، به سراغ روش‌های متفاوتی رفته‌اند؛ از اتصال معافیت‌های ترافیکی به اعتبار پروانه تاکسی تا ثبت الکترونیکی تمام سفرها، رصد لحظه‌ای موقعیت خودرو و حتی ارزیابی شرکت‌های تاکسیرانی بر اساس میزان رضایت شهروندان و کیفیت خدمات. مثلاً لندن از جمله شهرهایی است که برای تاکسی‌های رسمی خود، موسوم به بلک کب (Black Cab)، امتیازات ویژه‌ای در نظر گرفته است. این تاکسی‌ها از معافیت پرداخت عوارض محدوده ترافیکی لندن و محدوده انتشار آلایندگی بسیار پایین (ULEZ) برخوردارند و می‌توانند در بخش عمده‌ای از خطوط ویژه اتوبوس نیز تردد کنند. همچنین ایستگاه‌های اختصاصی تاکسی در نقاط مختلف شهر برای توقف و سوار و پیاده کردن مسافران در نظر گرفته شده است.

نظارت در جهان

طبیعی است که شهرهای دنیا در قبال امتیازاتی که برای تاکسی‌ها ارائه می‌دهند به نحوه فعالیت آن‌ها نیز نظارت سخت‌گیرانه‌ای داشته باشند. مثلاً سازمان حمل و نقل لندن (TfL) که مرجع اصلی صدور مجوز و نظارت بر تاکسی‌های رسمی این شهر است و معافیت‌های ترافیکی تاکسی به وضعیت قانونی و اعتبار مجوز آن وابسته است، نظارت‌های متمرکزی را هم انجام می‌دهد؛ مثلاً خودروهای تاکسی باید استانداردهای فنی و زیست‌محیطی مشخصی را رعایت کنند و در دوره‌های مقرر مورد بازرسی قرار بگیرند. برای صدور مجوز اولیه نیز شرایطی از نظر استاندارد آلایندگی و قابلیت استفاده از فناوری‌های کم‌آلاینده وجود دارد.

در فرانسه در کنار نظام صدور مجوز و نظارت بر تاکسی‌ها، از یک ساز و کار دیجیتال برای شناسایی تاکسی‌های آماده خدمت استفاده می‌کند. در این کشور سامانه‌ای با عنوان سامانه ملی ثبت وضعیت در دسترس بودن تاکسی‌ها ایجاد شده که اطلاعات مربوط به موقعیت مکانی و آماده‌به‌خدمت بودن تاکسی‌ها را دریافت می‌کند.

بر اساس مقررات حمل و نقل فرانسه، راننده تاکسی در شرایطی که در محدوده مجاز فعالیت خود حضور دارد، در حال خدمت است و برای سفر مشخصی رزرو قبلی ندارد، باید اطلاعات وضعیت فعالیت و موقعیت خودرو را از طریق نرم‌افزار مربوط به سامانه ملی ارسال کند. نرم‌افزارهای درخواست تاکسی نیز می‌توانند از این اطلاعات استفاده کنند و موقعیت خودروهای آماده دریافت مسافر را به شهروندان نشان دهند. در پاریس، راننده باید در محدوده جغرافیایی مجاز فعالیت کند و نقض مقررات حرفه‌ای می‌تواند به اقدامات اداری و در موارد مقرر به پس‌گرفتن مجوز منجر شود.

در نیویورک، نظارت بر تاکسی‌ها تا حد زیادی بر پایه ثبت الکترونیکی اطلاعات سفرها انجام می‌شود. یکی از مهم‌ترین ابزارهای نظارتی در این شهر، الزام به ثبت الکترونیکی اطلاعات سفرهای تاکسی است.

اطلاعاتی مانند مشخصات خودرو و راننده، محل سوار شدن مسافر، زمان شروع سفر، مقصد، زمان پایان سفر، مسافت طی‌شده، میزان کرایه و شیوه پرداخت در سامانه ثبت می‌شود. چنین اطلاعاتی امکان بررسی عملکرد واقعی خودرو را فراهم می‌کند. نهاد ناظر می‌تواند تشخیص دهد یک تاکسی در یک بازه زمانی چه تعداد سفر انجام داده، در کدام مناطق فعالیت کرده، چه مسافتی را با مسافر پیموده و چه میزان از زمان فعالیت آن به جابه‌جایی واقعی شهروندان اختصاص یافته است. از سوی دیگر، بازرسی فنی خودروها نیز در این شهر الزامی است. تاکسی‌ها باید هر چهار ماه یک بار مورد بازرسی قرار بگیرند و عدم انجام بازرسی در موعد مقرر می‌تواند به تعلیق مجوز مالک منجر شود. در صورت ادامه تأخیر و عبور از مهلت‌های قانونی، امکان لغو مجوز نیز وجود دارد.

شهرداری سئول برای ارزیابی عملکرد شرکت‌های تاکسیرانی شاخص‌هایی مانند شرایط اشتغال و حقوق رانندگان، ایمنی، تعداد تصادفات، شکایت شهروندان، رعایت مقررات اداری، خدمات‌رسانی در ساعات نیمه‌شب و میزان مشارکت شرکت‌ها در جابه‌جایی مسافران را در نظر گرفته است.

نظارت بر رفتار رانندگان نیز در سئول با جدیت دنبال می‌شود. شکایت‌های شهروندان در سامانه‌های مربوط ثبت و بررسی می‌شوند و در صورت تأیید تخلف، راننده یا شرکت تاکسیرانی ممکن است با اقدامات انضباطی روبه‌رو شود. آموزش اجباری راننده، قطع برخی کمک‌هزینه‌ها، جریمه و در موارد جدی‌تر تعلیق یا لغو صلاحیت حرفه‌ای از جمله ضمانت اجراهای پیش‌بینی‌شده است.

در این شهر همچنین برای مقابله با تخلفاتی مانند دریافت کرایه اضافی، خودداری از استفاده از تاکسی‌متر و فعالیت خارج از محدوده مجاز، از ساز و کارهای نظارتی و ثبت شکایت استفاده می‌شود. یکی از اقدامات شهرداری سئول، فراهم کردن امکان ثبت شکایت گردشگران از طریق کد QR بوده است. مسافر با اسکن این کد می‌تواند شکایت خود را ثبت کند و اطلاعات آن برای بررسی با مشخصات خودرو و اطلاعات سفر تطبیق داده می‌شود.

سنگاپور نیز برای عملکرد تاکسی‌ها و شرکت‌های تاکسیرانی استانداردهای کمی تعیین کرده است. سازمان حمل و نقل زمینی این کشور (LTA) بر شرکت‌های تاکسیرانی نظارت می‌کند و از آن‌ها می‌خواهد معیارهای مشخصی را در زمینه کیفیت خدمات رعایت کنند. در این نظام، کیفیت خدمات صرفاً با تعداد خودروهای موجود در خیابان سنجیده نمی‌شود بلکه زمان پاسخ‌گویی به درخواست مسافر، سرعت تخصیص تاکسی، مدت انتظار شهروند و میزان دسترسی به خودرو در ساعات پرتردد نیز اهمیت دارد.

این‌ها مواردی از روش‌های نظارتی کشورهای مختلف برای نظارت بر تاکسی‌های شهری بود که می‌تواند مورد استفاده شهرداری تهران نیز قرار گیرد. به نظر حداقل‌ترین کار، الزام تاکسی‌ها به ارائه گزارش از محل حضور خود و ثبت تعداد ترددهای روزانه تاکسی است که به خوبی نشان می‌دهد آیا خودروی مذکور در محل خدمت خود در حال انجام وظیفه هست یا خیر.

در شهر

«پناه گرم» در ۱۵ نقطه پایتخت پذیرای افراد بی‌پناه است

میزان مرگ‌ومیر افراد فاقد سرپناه در پایتخت به یک‌چهارم طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴ کاهش یافته و این کاهش با توسعه خدمات حمایتی در مددسراهای ثابت و سیار و اجرای طرح «پناه گرم» محقق شده است.

یوسف مقدمی، معاون خدمات اجتماعی سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران با اشاره به وجود افراد فاقد سرپناه در سطح شهر تهران، اظهار کرد: با توجه به جمعیت و ابعاد گسترده پایتخت و همچنین تفاوت شرایط اقتصادی و وضعیت‌های روحی و اجتماعی شهروندان، همواره با پدیده افراد فاقد سرپناه مواجه هستیم. مدیریت شهری نیز سال‌هاست برای ساماندهی و حمایت از این افراد، مراکزی تحت عنوان مددسرا یا گرمخانه ایجاد کرده است.

وی درباره امکان استفاده دانشجویان، افراد شاغل و مسافران شهرستانی از خدمات گرمخانه‌ها، گفت: هیچ منعی برای پذیرش این افراد نداریم و مددسراها صرفاً مختص افراد دارای اعتیاد نیستند. برای مثال، ممکن است فردی به دلیل انجام کاری از شهری دیگر در سطح شهر تهران حضور داشته باشد، اما برای شب سرپناهی نداشته باشد؛ چنین افرادی نیز می‌توانند از خدمات مددسراها استفاده کنند.

مقدمی با بیان اینکه مددسراها برای اسکان دائمی و پانسیون طراحی نشده‌اند، افزود: این مراکز با رویکرد فوریتی و اضطراری به افرادی که نیازمند سرپناه هستند خدمات ارائه می‌کنند.

معاون خدمات اجتماعی سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران درباره مدت زمان اقامت افراد در گرمخانه‌ها نیز توضیح داد: مدت مشخص و ثابتی برای اقامت مددجویان تعیین نشده است و این زمان با توجه به شرایط هر فرد متفاوت خواهد بود؛ ممکن است فردی یک شب، پنج روز یا حتی دو تا سه ماه در مددسرا اقامت داشته باشد. وی ادامه داد: یکی از وظایف مددکاران اجتماعی در این مراکز جلوگیری از ماندگاری طولانی‌مدت مددجویان و فراهم کردن زمینه بازگشت آنان به شرایط عادی زندگی است. در همین راستا، مددکاران با خانواده افراد ارتباط برقرار می‌کنند و راهکارهای بازگشت آنان به وضعیت پیش از بی‌خانمانی را پیگیری می‌کنند.

مقدمی با اشاره به تغییر ساعات فعالیت مددسراها، گفت: در گذشته پذیرش مددجویان عمدتاً از ساعات عصر آغاز می‌شد و خدماتی از جمله شام، استحمام و صبحانه به آنان ارائه می‌شد و افراد صبح روز بعد مرکز را ترک می‌کردند؛ اما مدتی است که خدمات و پذیرش در ساعات ظهر نیز انجام می‌شود.

وی درباره خدمات درمانی و روان‌شناختی در مددسراها نیز اظهار کرد: در این مراکز روان‌شناس و پزشک مستقر هستند و مددجویان بر اساس پروتکل‌های تعیین‌شده از حمایت‌های روان‌شناختی و خدمات پزشکی نیز بهره‌مند می‌شوند.



معاون خدمات اجتماعی سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران، افراد دارای بیماری جسمی و عفونی را از محدودیت‌های پذیرش در این مراکز عنوان کرد و گفت: افراد دارای مشکلات جسمی و بیماری‌های عفونی خاص، از جمله مواردی هستند که برای پذیرش آنان محدودیت‌هایی وجود دارد. وی همچنین با اشاره به تمهیدات امنیتی در مددسراها افزود: برای حفظ امنیت مددجویان، وسایل و لوازم آنان هنگام ورود تحویل گرفته می‌شود و بر اساس پروتکل‌های موجود نگهداری می‌شود. از این نظر نیز تمهیدات لازم برای حفظ امنیت افراد در نظر گرفته شده است.

مقدمی با بیان اینکه در تهران ۱۵ مددسرای ثابت فعالیت می‌کنند، گفت: این مراکز در مجموع حدود ۱۵۰۰ تخت ظرفیت دارند و با احتساب ظرفیت کف‌خواب، امکان پذیرش حدود دو هزار نفر فراهم است. وی ادامه داد: در فصل سرد سال و با افزایش تعداد افراد فاقد سرپناه، از ظرفیت‌های کف‌خواب نیز استفاده می‌شود تا امکان ارائه خدمات به تعداد بیشتری از افراد فراهم شود.

معاون خدمات اجتماعی سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران با اشاره به اینکه برخی افراد فاقد سرپناه تمایلی به حضور در مددسراهای ثابت و رعایت ضوابط این مراکز ندارند، اظهار کرد: با توجه به اهمیت حفظ جان این افراد، طرح «پناه گرم» با استفاده از اتوبوس‌های مددسرای سیار در ۱۵ نقطه شهر تهران اجرا می‌شود. وی افزود: این اتوبوس‌ها معمولاً از ۱۵ آبان‌ماه تا ۱۵ فروردین‌ماه در نقاط تعیین‌شده مستقر می‌شوند و ضمن ارائه وعده غذایی شام، فضای گرم و مناسبی را برای حضور افراد فاقد سرپناه فراهم می‌کنند تا در روزها و شب‌های سرد سال در معرض یخ‌زدگی و آسیب‌های جسمی قرار نگیرند. مقدمی در پایان با اشاره به آمار سازمان پزشکی قانونی، گفت: بر اساس گزارش رسمی سازمان پزشکی قانونی، میزان مرگ‌ومیر افراد فاقد سرپناه در سطح شهر تهران طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴ به یک‌چهارم کاهش یافته است که این موضوع را می‌توان نتیجه اقدامات حمایتی و خدمات ارائه‌شده در مددسراهای ثابت و سیار در تهران دانست.

خبر

پیگیری قضایی فعالیت روان‌شناسان آسیب‌زا

رئیس سازمان نظام روان‌شناسی و مشاوره کشور از پیگیری قضایی فعالیت روان‌شناسان آسیب‌زا خبر داد.

علیرضا آقایوسفی، رئیس سازمان نظام روان‌شناسی و مشاوره کشور از تدوین ساز و کار صدور مجوز فعالیت روان‌شناسان در فضای مجازی خبر داد و گفت: برای نظارت بر فعالیت‌های روان‌شناسی در فضای مجازی، دو مسیر را دنبال می‌کنیم؛ در مسیر نخست، پیشنهادی به شورای مرکزی ارائه کرده‌ایم تا برای افرادی که صلاحیت حرفه‌ای لازم برای آموزش و فعالیت در فضای مجازی را دارند، مجوز ویژه صادر شود.

علیرضا آقایوسفی افزود: هدف این است که فعالیت این افراد قابل رصد و پیگیری باشد و در صورت بروز تخلف، امکان ثبت شکایت وجود داشته باشد؛ همچنین مردم بتوانند تشخیص دهند کدام فعالان این حوزه از تأیید سازمان نظام روان‌شناسی و مشاوره برخوردار هستند.

وی خاطرنشان کرد: در صورت تصویب این طرح، شماره مجوز ویژه به‌عنوان یکی از راه‌های شناسایی افراد مورد تأیید سازمان معرفی خواهد شد و مردم می‌توانند هنگام مراجعه به صفحات اینستاگرامی، کانال‌ها، گروه‌ها و وب‌سایت‌های فعال در حوزه روان‌شناسی، وضعیت مجوز آن‌ها را بررسی کنند.

رئیس سازمان نظام روان‌شناسی و مشاوره کشور با اشاره به مسیر دوم برنامه‌های سازمان گفت: درباره افرادی که بدون داشتن صلاحیت لازم، آسیب‌های گسترده یا عمیقی به مردم وارد می‌کنند نیز پیگیری‌هایی را آغاز کرده‌ایم.

آقایوسفی با اشاره به برگزاری جلسات هماهنگی با مسئولان قضایی اظهار کرد: در این زمینه با مسئولان مربوط در قوه قضائیه، دادستانی کل کشور، دادستانی تهران و دادگستری استان تهران گفت‌وگو کرده‌ایم تا امکان معرفی افراد آسیب‌زا و جلوگیری از ادامه فعالیت‌های آنها فراهم شود. وی با تأکید بر پیامدهای توصیه‌های غیرتخصصی در حوزه روان‌شناسی بیان کرد: افرادی که صلاحیت حرفه‌ای ندارند، ممکن است با توصیه‌های نادرست، مخاطبان خود را به تصمیم‌های اشتباه در زمینه ازدواج، طلاق و روابط بین‌فردی سوق دهند یا زمینه آسیب به خود و دیگران را فراهم کنند.

رئیس سازمان نظام روان‌شناسی و مشاوره کشور ادامه داد: برای مثال، ممکن است فردی به مخاطب خود توصیه کند در مواجهه با یک مشکل به خشونت متوسل شود، بدون آنکه پیامدهای چنین رفتاری را در نظر بگیرد. این نوع راهنمایی‌ها می‌تواند به درگیری، مشکلات قانونی و آسیب‌های اجتماعی منجر شود.

آقایوسفی تأکید کرد: سازمان در نظر دارد با توسعه نظارت حرفه‌ای و همکاری با دستگاه‌های مسئول، ضمن شناسایی افراد فاقد صلاحیت، از سلامت روان مردم و امنیت روان‌شناختی جامعه صیانت کند.

سلامت

افزایش مرگ‌ومیر بیماران ایرانی در صف پیوند

رئیس انجمن اهدای عضو ایران گفت: هم‌زمان با رشد جمعیت، شمار بیماران نیازمند پیوند عضو نیز افزایش یافته است، اما آمار اهدای عضو متناسب با این روند رشد نکرده است. این ناهماهنگی موجب شده شمار بیمارانی که در فهرست انتظار پیوند جان خود را از دست می‌دهند، به‌طور قابل توجهی افزایش یابد.

کتایون نجفی‌زاده، رئیس انجمن اهدای عضو ایرانیان با اشاره به کاهش آمار اهدای عضو در کشور پس از همه‌گیری کرونا، اظهار کرد: در دوران شیوع کرونا، افت چشمگیری در آمار اهدای عضو در کشور مشاهده شد؛ کاهشی که امری طبیعی بود و در بسیاری از کشورهای جهان نیز اتفاق افتاد. با این حال، پس از پایان همه‌گیری، اغلب کشورها توانستند به سطح پیشین اهدای عضو بازگردند، اما متأسفانه ایران هنوز نتوانسته است به شرایط مطلوب گذشته دست پیدا کند و آمار اهدای عضو همچنان پایین‌تر از سطحی است که در صورت وقوع نیافتن همه‌گیری انتظار می‌رفت.

وی افزود: البته هیچ‌گاه تمایل نداریم فردی دچار مرگ مغزی شود، اما واقعیت این است که تعداد موارد مرگ مغزی در کشور کاهش نیافته است. با وجود این، میزان استفاده از اعضای قابل پیوند افراد دچار مرگ مغزی همچنان نامطلوب و کمتر از حد انتظار است.



نجفی‌زاده با تأکید بر افزایش روزافزون نیاز به پیوند عضو در جهان خاطرنشان کرد: هم‌زمان با رشد جمعیت، شمار بیماران نیازمند پیوند عضو نیز افزایش یافته است، اما آمار اهدای عضو متناسب با این روند رشد نکرده است. این ناهماهنگی موجب شده شمار بیمارانی که در فهرست انتظار پیوند جان خود را از دست می‌دهند، به‌طور قابل توجهی افزایش یابد.

رئیس انجمن اهدای عضو ایرانیان در ادامه، با اشاره به وضعیت پیوند قلب کودکان در بیمارستان شهید رجایی گفت: بر اساس آمار ارائه‌شده از سوی بخش پیوند قلب این بیمارستان، سال گذشته تنها ۳۰ مورد پیوند قلب کودکان انجام شده است؛ این در حالی است که متأسفانه ۱۳۰ کودک به دلیل تأمین نشدن قلب پیوندی، در فهرست انتظار همین بیمارستان جان خود را از دست داده‌اند.

وی تأکید کرد: ضروری است با مشارکت و همت جمعی، زمینه استفاده مؤثرتر از اعضای قابل پیوند افراد دچار مرگ مغزی فراهم شود تا بیماران نیازمند پیوند فرصت دوباره‌ای برای زندگی پیدا کنند و از مرگ آنان جلوگیری شود.

نجفی‌زاده از برنامه‌ریزی برای اجرای یک طرح ملی در حوزه اهدای عضو خبر داد و اظهار کرد: تمهیدات ارزشمندی از سوی انجمن اهدای عضو ایرانیان و وزارت بهداشت در نظر گرفته شده است. بر اساس این برنامه، قرار است طرحی ملی با مشارکت تمامی نهادهای فرهنگ‌ساز، وزارت بهداشت، واحدهای پیوند و سازمان‌های مرتبط به اجرا درآید.

وی در گفت‌وگو با خبرگزاری ایلنا ادامه داد: هدف از اجرای این طرح، ایجاد هماهنگی و هم‌افزایی میان دستگاه‌های مسئول است تا در کنار تلاش برای کاهش موارد مرگ مغزی، از اعضای قابل پیوند افرادی که دچار مرگ مغزی شده‌اند، به بهترین شکل ممکن استفاده شود.

رئیس انجمن اهدای عضو ایرانیان در پایان با اشاره به اهمیت انسانی و معنوی اهدای عضو خاطرنشان کرد: باید کاری کنیم که اعضای قابل پیوند این افراد به خاک سپرده نشوند، بلکه به یادگاری ماندگار برای خانواده‌هایشان تبدیل شوند؛ یادگاری‌ای که با نجات جان دیگران، زندگی‌بخش باشد و برای فرد اهداکننده و خانواده او، باقیات‌الصالحات به شمار آید.