

درجه

پرداخت مابه‌التفاوت افزایش حقوق بازنشستگان درمردادماه

● مهتر: مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی از پرداخت مابه‌التفاوت افزایش حقوق بازنشستگان تأمین اجتماعی در مردادماه خبر داد. دکتر سیدقتی نوربخش درباره افزایش حقوق بازنشستگان افزود: مصوبه افزایش ۱۴ درصدی حقوق بازنشستگان از سوی دولت، خردآمده تصویب شد، به همین دلیل امکان پرداخت مابه‌التفاوت افزایش حقوق فروردین و اردیبهشت بازنشستگان نبود و فقط افزایش این ماه لحاظ شد. وی گفت: مابه‌التفاوت افزایش مستمری دو ماه ابتدای سال بازنشستگان در مردادماه پرداخت می‌شود؛ و این خبر خوشی است که در هفته تأمین اجتماعی برای آنها داریم. مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی به رشد مستمری‌ها در سال‌های گذشته اشاره و تأکید کرد: در سال‌های ۹۲ و ۹۳ مستمری‌ها ۲۵ درصد، سال ۹۴ ۲۶ درصد، سال ۹۵ نیز ۱۴ درصد رشد داشت و درمجموع در دولت یازدهم با افزایش ۷۹درصدی مستمری‌ها روبه‌رو بودیم. این در حالی است که در هشت‌سال دولت قبل مستمری‌ها ۴۳ درصد رشد داشت.

شهردار تهران ۵۷درگذشت

● جواد شهرستانی که سالها شهردار تهران و مشهد بود بامداد شنبه در سن ۹۲ سالگی درگذشت. شهرستانی در سالهای ۱۳۴۴ تا ۱۳۴۶ به عنوان شهردار مشهد، در سال ۱۳۴۷ در سمت شهردار تهران و پس از آن به مدت چهار سال تصدی استانداری کرمانشاه را بر عهده داشت. او پس از شهردار معروف و پر حاشیه تهران یعنی ”تکی‌بی“ مسئولیت شهرداری تهران را قبول کرد و تا چند روز پس از ۱۲ بهمن ۵۷ و ورود امام خمینی(ره) به تهران در این مسئولیت بود. شهرستانی بنا به خواسته امام خمینی از مسئولیت خود استعفا می‌دهد و پس از او محمد توسلی شهردار تهران می‌شود. شهرستانی سالها به بیماری ذات‌الریه مبتلا بود و در این سالها به دلیل لوذگی هوا بیشتر در شهر مشهد حضور داشت.



ادامه از صفحه ۱۶

ضرورت رعایت اخلاق بازنشر در شبکه‌های اجتماعی

طراحان اینستاگرام با این‌ کار به‌طور ضمنی این‌ پیش‌فرض را تأیید کرده‌اند که مشاهده تصویر اقدامات خشنونت‌بار، «دیگر آزارانه» یا «خودآزارانه» برای افراد جامعه مضر است زیرا محتوای سالمی محسوب نمی‌شود و بلکه حاوی قبح‌زدایی، بهنجار جلوه دادن، بدآموزی و ترویج ضمنی چنین اقداماتی است. پژوهش‌هایی وجود دارد که فرضیه طراحان برنامه را رد نمی‌کند. این گزینه در اینستاگرام، تصاویر دلخراش خودکشی در ماه‌های اخیر را برابم تداعی کرد که به‌طور بسیار گسترده روی شبکه‌های اجتماعی ایرانی بازنشر می‌شد و اغلب با زیرنویس‌هایی از نوع ابراز نگرانی شدید برای افزایش آمار خودکشی همراه بود! اطلاع‌رسانی‌ای که خود مصداق نقض غریب بود.

امروزه شبکه‌های اجتماعی فرصتی را فراهم کرده‌اند تا هرکسی بتواند هر محتوایی را در کسری از ثانیه در برابر دید هزاران نفر قرار بدهد.
باین‌حال به نظر می‌رسد «اخلاق» و «مسئولیت اجتماعی» متناظر با این امکانات در بدنه اجتماعی ما هنوز شکل نگرفته‌اند و به‌صرف وجود امکان «بازنشر و هم‌رسانی» محتواها، هرکسی هر چیزی را بدون توجه به آسیب‌ها و پیامدهای منفی فردی و اجتماعی این‌ محتواها تکثیر می‌کند.
به نظر می‌رسد ضروری است این آگاهی ترویج شود همان‌گونه که آلودن محیط‌زیست م‌تعلق به سارقان به اشخاص در دنیا واقعی، آسیب فردی و جمعی ما را به‌خطر می‌اندازد و تبعاً اقداماتی غیراخلاقی و غیرمسئولانه‌اند، آلودن فضای مجازی با بازنشر مداوم محتواهای نامناسب و مخرب، زندگی ما، عزیزان ما و همه جامعه را تهدید می‌کند.
محتواهای نامناسب (از قبیل آنچه به‌عنوان نمونه، اینستاگرام فهرست کرده است) اگرچه ظاهراً به‌طور فیزیکی به کسی آسیب نمی‌زند، اما هم با تأثیرات روانی و هم با القائات مخرب خود به سلامت جامعه صدمه می‌زند و تک‌تک افرادی که چنین محتوایی را در فضاهای عمومی بازنشر می‌کنند در برابر این پیامدها مسئول هستند.

معضله اصغرئی: آنچه ما در تهران به‌عنوان پایتخت،

از تاکسی شامل همه خصوصیات، از راننده گرفته تا کوچک‌ترین خصوصیات خودرو تجربه می‌کنیم، با بیشتر شهرهای بزرگ دنیا فرق دارد. تاکسی در تهران ما جزئی از حمل‌ونقل عمومی است و در بیشتر موارد نقش مینی‌بوس را بازی می‌کند تا یک وسیله نیمه‌شخصی که تعریف اصلی آن است. تاکسی در تهران و شهرهای بزرگ دیگر ما داخل و بیرون‌روی بد می‌دهد، صدلی هایش چرک و سیاه هستند، در را باید محکم به هم بکوبی تا بسته شود، درها دستگیره ندارند و اگر همه اینها را نبینید، حتما درباره رفتار راننده و کرایه ناراضیاتی را تجربه کرده‌اید. اینها را نگفتیم تا قشر زحمتکش و رنج‌کشیده کف خیابان‌های تهران را بیشتر از این دلخورو کنیم. همه اینهایی که گفته شد، در ۹۰ درصد موارد اصلاً تقصیر رانندگان نیست و باید دلپیش را در سال‌های گذشته پیدا کرد. اینها را گفتیم تا از همین نشانه‌ها درباره تاکسی‌های لوکس جدیدی صحبت کنیم که خیلی آهسته و نامحسوس دارند جای خودشان را در دل پایتخت بازی می‌کنند و تاکسی‌های قدیمی را کنار می‌زنند.

تاکسی لوکس سوار شدن کرایه سنگین هم دارد؟

شرکت تاکسی‌رانی در شهر تهران از چند سال قبل تاکنون مجوز فعالیت برای چندین شرکت خصوصی که تمایل داشته‌اند تاکسی‌های لوکس را وارد تهران و چرخه حمل‌ونقل آن کنند، داده است. این شرکت‌ها با مشکلات و البته حمایت‌های بسیاری، در این چند سال فعال بوده‌اند و اگرچه در سال‌های اولیه حضور و فعالیت‌شان چندان به چشم نمی‌آورد، اما حالا آنها زیاد و فعال هستند بالاخره بخش زیادی از مردم در پایتخت آنها را دیده و از فعالیت‌شان باخبر و یا اصلاً مشرتی‌شان شده‌اند. شاید مردم در شهرهای جنوبی با مناطق آزاد تجربه بیشتری از تاکسی‌های لوکس داشته باشند، اما برای مردم تهران و دیگر کلان‌شهرها که از ابتدا تاکسی‌شان یکپاک‌های نوسماز بوده و سهم بعد هم خودروهایی با کیفیت نازل و در حد بضاعت تولید داخل تبدیل به تاکسی‌شان شده، استفاده و بهره‌مندی از تاکسی‌های لوکس می‌تواند اتفاق جدید و مهمی باشد. قبل از هر چیز سؤال اصلی مسافران این است که اگر به جای یکپاک و پراید سوار توپوتا کمری و توپوتا Rav4201۵ یا رنو فلوتنس و… شوند، چقدر بیشتر باید پول بدهند. براساس آنچه به‌عنوان آخرین مصوبه برای این خودروها تعیین شده، این خودروهای پاک و مدرن، موظف هستند تا حدود ۴۰ درصد بیشتر از تاکسی‌هایی که همین حالا در شهرها فعال هستند، کرایه دریافت کنند. همین حالا که این تاکسی‌ها عموماً در مسیر فرودگاهی و هتل‌ها و راه‌آهن فعال شده‌اند، رقمی بیش از این رقم را دریافت می‌کنند و علاوه‌برآن با توجه به مسافری که دارند، این رقم تغییر هم خواهد داشت.

منفعت برای شرکت خصوصی یا تاکسی لوکس

شرکت‌های زیادی که در این چند سال وارد عرصه تاکسی‌رانی شده‌اند و با واردات خودروهای لوکس، از سوی دولت و تاکسی‌رانی حمایت می‌شوند، همانند

جامعه

ورود تاکسی‌های جدید به ناوگان تاکسی‌رانی موافقان و مخالفان زیادی دارد

لوکس ۲۰۰ میلیونی یا پراید ۲۰ میلیونی؟



عکس: حسین زهر نوبخت، تسنیم

هر عرصه دیگری، سرمایه‌گذارانی به دنبال پول بیشتر هستند؛ اگرچه با ورود این تاکسی‌های جدید که عمدتاً برقی و هیبریدی هستند، علاوه بر هوای پاک و کیفیت بیشتر برای مشتری، کیفیت در حمل‌ونقل و رفاه در شهر هم بیشتر می‌شود؛ اما دراین‌میان باید دید این سودها چند جانبه است یا نه؟ یعنی آیا علاوه بر شرکت واردکننده و مالک این خودروها رانندگانی که عموماً به استخدام شرکت در می‌آیند یا در هزینه خودرو با شرکت شریک می‌شوند، هم منفعت دارند؟ این‌گونه نباشد که پس از چند سال از واردات این خودروها و فعالیت تاکسی‌های لوکس تازه اشکال کار بالا یزند و معلوم شود این سال‌ها روندی اشتباه با اصرار به سود عده‌ای ادامه یافته است. آنچه از پیگیری‌ها و گفت‌وگو با رانندگان این تاکسی‌های لوکس به دست آمده، گویای این است که تعداد زیادی از این رانندگان با گذاشتن بخش زیادی از پول خودور در سود آن با شرکت شریک شده‌اند و حالا با رقم‌هایی که به‌عنوان کرایه و سهم شرکت اعلام شده، سوددهی لازم را ندارند. به‌عبارتی درآمد ماهانه از این خودروهای لوکس در مقابل حجم پولی که به‌عنوان سرمایه وسط گذاشته‌اند، صرف اقتصادی ندارد و به قول یکی از رانندگان اگر با این پول ساخت‌وساز می‌کردند، چند برابر درآمد داشتند؛ اما مسئله اینجاست که به هر دلیلی حالا تاکسی‌ها راننده‌اند و دستشان اینجا بند شده است؛ هرچند تعداد زیادی از همین رانندگان در این مدت سهام یا خودرو خود را فروخته یا واگذار کرده‌اند، خودرویی که با انواع معافیت مالیاتی و گمرکی از سیووش شرکتی خصوصی وارد کشور شده، ممکن است برای آن شرکت منفعتی در بر در داشته باشد؛ اما در نهایت قرار است آن راننده با مرمی سروکله بزند و پول قسط را در بیاورد که به کرایه‌های دیگری عادت دارند. به نظر می‌رسد تفاوت و گذاشتن امتیازات خاص برای این تاکسی‌های لوکس اگرچه اتفاق خوبی بوده؛ اما به همان اندازه این تاکسی‌ها را دور از دسترس و حساس بار آورده است؛ به‌نحوی که اگر از آنها به مدل‌های مختلفی حمایت نشود، امکان رقابت و جای‌گرفتن در درون سیستم را

خودروها نیاز دارند. تلاش ما این است که در وهله اول خودروهای برقی و نه هیبریدی را وارد سیستم تاکسی‌رانی کنیم. حداقل قیمت این تاکسی‌ها در چین ۹۰ میلیون است و در هر صورت قیمت بالایی است و باید برای آنها الزاماتی را رعایت کرد. وی تأکید دارد که سرمایه‌گذاران فعال در این حوزه قبل از سرمایه‌گذاری با شورا و تاکسی‌رانی مشورت داشته‌اند تا برای چنین سرمایه‌گذاری‌ای متضرر نشوند و قاعدتا انتظار دارند کم‌کم شود تا خودرو ۲۰۰ میلیونی آنها با پراید ۲۰ میلیونی شرایط یکسان نداشته باشد. به همین دلیل بارها در این رابطه جلسه داشته‌ایم تا این خودروها در اماکن و مسیرهایی که حضور این تاکسی‌ها توجیه دارد، همانند فرودگاه، فعال شوند و بعد با ملاحظات و در فاصله زمانی بیشتری وارد فضاهایی مثل راه‌آهن هم بشوند. قناعتی معتقد است که اگر این حق انتخاب وجود داشته باشد و مردم انتخاب کنند، به‌مرور زمان این تاکسی‌ها هم جایگاه خودشان را خواهند داشت و می‌گوید: اختیار اینکه مسافر در فرودگاه یا راه‌آهن سوار چه خودرویی می‌شود و چه هزینه‌ای می‌خواهد پرداخت کند، با خودش خواهد بود؛ اما ما موظف هستیم این امکانات را در اختیار همه گروه‌ها در شهر قرار دهیم. در هر صورت باید به رانندگان قدیمی و رانندگان جدید فرصت دهیم و کمک کنیم تا هر دو گروه بتوانند با شرایط کنار بیایند چراکه برای شهر تهران که پیشانی کلان‌شهرهاست، شکل خوبی ندارد تاکسی‌هایی با کیفیت نازل فعال باشند. این تغییرات در تاکسی‌رانی باید با شیعی ملایم پیش‌برود تا اعضای این صنف به‌خصوص قدیمی‌تراها که از نظر معیشت مشکل بیشتری هم دارند، کمترین ضرر را داشته باشند. این‌عضو شورای شهر تهران با اعلام اینکه درحال‌حاضر حدود ۳۰۰ خودرو برقی و هیبریدی در تهران فعال است و بخش خصوصی تمایل زیادی به ورود در این بخش دارد، گفت: باید به خواسته بخش زیادی از ناوگان تاکسی‌رانی احترام گذاشت اما واقعیت این است نمی‌توان به تمایل زیاد بخش خصوصی برای ورود به این بخش بی‌اعتنا بود و دیر یا زود این تغییرات اتفاق می‌افتد. شاید بهتر باشد در این میان نقبی هم به دلواپسی‌ها و مظلومیت‌های چند ده‌هزار راننده تاکسی تهران و شهرهای بزرگ بزنیم که به دلیل بی‌پولی نمی‌توانستند خودرویشان را نوسازی کنند و سال‌ها در نوبت چندترغاف رام دولتی و کمک شهرداری ماندند و هنوز هم مانده‌اند. رانندگانی که حتی حق بیمه‌شان را هم شرکت مسئول بیمه برای اموراتی دیگر صرف کرد که هنوز در موردش شفاف‌سازی نشده و اگر اعتراض و اعتصاب این چندهزار راننده نبود، چندین ماه حق بیمه‌شان روی هوا بود. رانندگانی که خودشان، خودشان را بیمه کرده‌اند و با هزار تومان هزار تومانی که از دست مردم می‌گیرند، سلامت خود و خانواده‌شان را تأمین می‌کنند. رانندگانی که سال‌های سال بدون حق و حساب بار حمل‌ونقل عمومی تهران را با همه کم‌کاری‌ها و حتی کم‌گذاشتن‌هایی که همه ما می‌دانیم، به دوش کشیده‌اند، اما حالا که مدیران شهری و سرمایه‌گذاران دنبال افزایش لوکس رفته‌اند، آنها باید به ساز آنها برقصند و کنار بکشند و کم‌کم حذف شوند.

ندارند. به‌عنوان نمونه اگر امتیاز لوکس بودن را کنار بگذاریم، در فرودگاه‌ها تاکسی‌های بلند توپوتا در کنار تاکسی سمنند مدل ۱۰ سال قبل قرار می‌گیرد و مردم می‌توانند هر دو آنها را انتخاب کنند. در شرایط فعلی عمده خودروهای وارد‌شده در مالکیت شرکت واردکننده است و همان شرکت هم مسئولیت خدمات خودروها را برعهده دارد و دراین‌میان افرادی به‌عنوان راننده با مزایایی توافقی به کار گرفته می‌شوند. علاوه‌بر کیفیت خودرو و خدمات داخلی آن رانندگان هم ظاهر و رفتاری متفاوت دارند و قاعدتاً باید با احترام بیشتری هوای مشتری خود را که پولی چندین برابر می‌دهد، داشته باشند. اگرچه هنوز این موارد را همه مردم تجربه نکرده‌اند اما این‌گونه گفته شده و انتظار می‌رود که با بهره‌مندی از تاکسی‌های لوکس، کیفیت خدمات‌دهی تاکسی‌رانی در سطح استانداردهای جهانی قرار گیرد.

شیب قدیمی‌ها به لوکس باید ملایم باشد

حالا اما ابوالفضل قناعتی، عضو هیات‌رئیسه شورای شهر تهران که در جریان فعالیت و شروع به کار تعداد زیادی از این شرکت‌های خصوصی تاکسی‌رانی بوده است، به نمونه‌ای از مشکلات فعالیت این تاکسی‌های لوکس در پاسخ به «شرق» اشاره دارد و می‌گوید: چند روز قبل در جریان اعتراض تعدادی از رانندگان تاکسی راه‌آهن بوم‌د که نسبت به فعالیت تعدادی از خودروهای لوکس به‌عنوان تاکسی اعتراض کرده‌اند. این رانندگان می‌گویند بیش از دو دهه است در راه‌آهن و این مسیر پر ترافیک و سخت فعالیت داشته‌ایم و حالا با ورود این تاکسی‌های لوکس دچار مشکل شده‌ایم و باید برویم. قناعتی می‌گوید در جریان نوسازی ناوگان باید طوری پیش برویم که تقابلی بین بخش قدیمی و جدید ناوگان به وجود نیاید و می‌افزاید: باید صنعت جدید تاکسی‌رانی را وارد شهر تهران کنیم؛ موضوع لوکس‌بودن این تاکسی‌ها یک مسئله و کیفیت و خصوصیات دیگر آنها مسئله دیگری است. این تاکسی‌ها برای شهری که هوای پاک می‌خواهد لازم است اتفاق فضایی مثل راه‌آهن که نقاط پر ترافیک و آلوده شهر هستند، به این

بافتی که انسان‌ها را می‌فرساید

مفهوم بافت فرسوده، تعریف مشترکی ندارد

به سبب ارزان بودن قیمت مسکن در بافت‌های فرسوده، درصد بالایی از جمعیت در آنها زندگی می‌کنند؛ علاوه بر آن، با گذشت زمان، هر روز بر آمار بافت‌های فرسوده افزوده می‌شود و محله‌های جدیدتری به بافت فرسوده تبدیل می‌شوند. گسترش حاشیه‌های شهری بدون برنامه‌ریزی و مهندسی نیز این معضل را دوچندان می‌کند. مهم‌ترین مسئله‌ای که در این میان به چشم می‌خورد، نبود تعریف مشترک از مفهوم بافت فرسوده، تقلیل شاخص‌های تشخیص فرسودگی بافت به مسائل کالبدی و در نتیجه ناآرام‌بودن تعاریف موجود است. هرچند بررسی تجارب جهانی نشان می‌دهد تعریف مشترک و واحدی از بافت فرسوده وجود نداشته و پویایی این بافت و بروز مسائل گوناگون در آن سبب می‌شود ارائه یک تعریف واحد به تقلیل‌گرایی در موضوع بینجامد و به کاستی‌های فراوانی من برزند؛ باید توجه داشت، نبود تعریف مشترک به معنای فقدان رویکرد نیست. آنچه در‌حال‌حاضر به‌عنوان تعریف مشترک و مصوب بافت فرسوده در سازمان‌های مختلف اجرایی مد نظر قرار می‌گیرد، معیارهای سه‌گانه ارائه‌شده از سوی شورای عالی شهرسازی و معماری ایران براساس ریزدانگی، ناپایداری و نفوذناپذیری است. تاکنون نقد‌های بسیاری بر این معیارها وارد شده و تجربه اجرایی نوسازی بافت فرسوده نیز نشان می‌دهد این سه معیار شاخص‌های مناسبی برای تشخیص بافت‌های فرسوده نیستند. مشاور فرانسوی اپورا ایندبا مفهوم «بافت‌های شکننده» را به جای «بافت‌های فرسوده» به کار برد و سپس این سه معیار را فقط برای شناسایی اولویت‌های مداخله مناسب برشمرد. او نظرات خود را درباره سه معیار مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری چنین بیان کرد: «معیار شماره یک یعنی «کوچک بودن قطعات» ربطی به کیفیت بافت ندارد. حذف این قطعات، حذف تاریخ شهر است که حاصل انباشت زمان است. معیار شماره دو یعنی «کم‌دوامی»، نشان‌دهنده محله‌هایی است که در صورت وقوع زلزله دچار بیشترین آسیب شده و مقاوم‌سازی آنها ضروری است. معیار شماره سه یعنی نفوذناپذیری (فقدان دسترسی مناسب به وسایل نقلیه) ارتباطی با نوسازی ندارد، بلکه باید برای رفع این معیار به دنبال ایجاد فضاهای باز باسبیم و به شبکه حمل‌ونقل عمومی در این محله‌ها باید به‌صورت ویژه توجه شود. بافت‌های فرسوده به‌دلیل نبود مصالح به‌کاررفته در آنها ایستایی و استحکام پایینی دارند، سستی‌گزینی مصالح به فضای سکونت بافت فرسوده از سوی مهاجران بافت‌های حاشیه‌ای از مطلوبیت فضایی و کالبدی بافت می‌کاهد. شبکه معابر موجود به‌دلیل پایین‌بودن ضریب نفوذپذیری، شکل اندام‌واره آنها و نداشتن سلسله‌مراتب دسترسی، کارایی لازم را ندارد. سیستم دفع فاضلاب این بافت‌ها بیشتر به‌صورت سنتی (چاه یا هدایت به آب‌های سطحی) است که به‌دلیل ماهیت شیبیایی فاضلاب، مشکلات کالبدی و زیست‌محیطی باعث در این بافت‌ها تشدید می‌کند. به‌دلیل کم‌عرض‌بودن معابر اصلی متصل به

خبر

پرونده «کیارستمی» خارج از نوبت در نظام پزشکی بررسی شد

● ایسنا: نخستین جلسه رسیدگی به پرونده پزشکی «کیارستمی» خارج از نوبت برگزار شد، بناپسر اعلام روابط‌عمومی سازمان نظام پزشکی، اولین جلسه رسیدگی به پرونده پزشکی «کیارستمی» در سازمان نظام پزشکی با حضور رئیس‌کل، مسئولان ارشد دانشگاه علوم پزشکی ایران، مدیرکل نظارت و اعتباربخشی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، معاون انتظامی و دادستان سازمان نظام پزشکی، معاون حقوق بشر و بین‌الملل وزیر دادگستری، قائم‌مقام معاون انتظامی و قائم‌مقام دادستان انتظامی دیروز (شنبه) تشکیل شد. در این جلسه مواردی بررسی شد از جمله اینکه ابتدا مسیر مبسوط بیماری وی و اقدامات درمانی مربوطه از سوی معاون درمان دانشگاه علوم پزشکی ایران به‌صورت تفصیلی مطرح و مقرر شد در اسرع‌وقت اصل تمامی اوراق بالینی پرونده وی که از بیمارستان جم و آزاد اخذ شده است در اختیار دادسرا و کمیته ویژه کارشناسی قرار گیرد. با توجه به سیر بالینی وی، اعضای کمیسیون ویژه متشکل از استادان مبرز در حوزه‌های تخصصی ذی‌ربط به‌عنوان کارشناسان انتخاب شدند و قرار شد در اسرع‌وقت احکام افراد مزبور به‌وسیله رئیس کل صادر شود و مقرر شد به دلیل اهمیت پرونده بالینی وی در فرآیند از طریق سازمان نظام پزشکی فرانسه و سازوکارهای وزارت خارجه، پرونده وی از فرانسه جهت تکمیل اقدامات کارشناسی اخذ شود و در نهایت پرونده به‌صورت ویژه و خارج از نوبت در دادسرای نظام پزشکی بررسی شود.

تذکر سینماگران به پزشکان درباره اهمیت دادن به جان بیمار

● ایلنا: تعدادی از سینماگران با ساخت فیلمی کوتاه از نحوه رفتار پزشکان با عباس کیارستمی و سایر بیماران گلایه کردند. تعدادی از سینماگران با ساخت فیلمی کوتاه و احساسی، به پزشکان درباره نحوه رفتارشان با سینماگران و همه بیماران تذکر دادند. این فیلم کوتاه با نام «باد ما را با خود خواهد برد» توسط مسعود فرجام و با همکاری عباس رافعی، جواد حقیقی و مهسا بهشتی ساخته شده است و در آن از بخش‌هایی از دکلمه عباس کیارستمی درباره زندگی و مرگ استفاده شده است.

ادامه از صفحه ۱۴

کیارستمی رفت

وزیر بهداشت باید پاسخ‌گو باشد

یکشنبه‌ها در روزنامه «شرق» ستونی داشتم که می‌شد آنجا یادداشت منتشر کرد ولی احساس کردم با اوضاعی که در بیمارستان دیدم، یک ساعت معطلی هم شاید جایز نباشد؛ پس یادداشت را سه‌ونیم شب در سایت سینمایسینما منتشر کردم.

نوشتم که: «چرا پنهان‌کاری می‌کنیم؟ چرا بیخود و بی‌جهت درباره یکی از مفاخر فرهنگی کشورمان واقعیت را نمی‌گوییم؟ … من نه پزشکم نه و اطلاع‌اش را دارم که بتوانم درباره عمل‌های جراحی که اخیراً روی کیارستمی انجام شده و کیفیت خدمات پزشکی که به او داده‌اند اظهارنظر کنم، اما می‌دانم اگر عباس کیارستمی در هر گوشه دیگر جهان بود، مجهزترین بیمارستان آن کشور و زیده‌ترین تیم پزشکی ممکن در خدمت درمان او قرار می‌گرفت. سیستم پزشکی کشور و شخص وزیر بهداشت و درمان باید تمام اهتمام خود را برای ارائه خدمات پزشکی به او به کار می‌بستند و حالا که ظاهراً این اتفاق به‌طور کامل نیفتاده، باید پاسخ‌گو باشند و مسئولیت بپذیرند.» تیتز یادداشت آن شب، که بعداً در «شرق» هم منتشر شد، این بود: «عباس کیارستمی احوال خوشی ندارد؛ وزیر بهداشت مسئول است.» روابط‌عمومی وزارت بهداشت جوابیه داد، وزیر بهداشت هم رفت بیمارستان، عکسش را هم گرفت و بعد گفتنر اگر نمی‌رفت، کیارستمی فوت کرده بود و تیم پزشکی آوردند و صحبت از نجات کردند و آب‌ها از آسیاب افتاد تا حرف‌های تلخ کیارستمی به اطرافیان که خبر از آگاهی‌اش از آنچه بر او رفته، می‌داد و بعد به مراجعه کوتاه به بیمارستان آزاد و بعد سفر به فرانسه برای ادامه درمان و یک عکس دیگر و پس از آن یک خبر شوم با فاصله درست سه ماه از روزی که به بیمارستان جم رفتیم.

من هنوز هم تخصص‌ش را ندارم درباره «خطای پزشکی» اعلام نظر کنم ولی هنوز شخصاً اطمینان دارم کیارستمی هر جای دیگری جز ایران بود، از خدمات پزشکی بهتری برخوردار می‌شد و به این زودی نمی‌رفت. حالا کیارستمی از میان ما رفته است ولی هنوز فکر می‌کنم وزیر بهداشت و دستگاه بهداشت و درمان مسئول‌اند و باید درباره عملکردشان و عمل جراحی و خطای احتمالی پزشکی پاسخ‌گو باشند.