آرمان ملی
armanmeli.ir
سال هفتم
شماره ۱۹۹۰
یکشنبه
۱۴۰۳•۰۹•۱۸
۶ جمادی‌الثانی ۱۴۴۶/ ۸ دسامبر ۲۰۲۴

«آرمان ملی» نامتناسبی سیستم حمل و نقل شهری برای معلولان را بررسی می‌کند

نقص حمل و نقل شهری برای معلولان

آرمان ملی – شفق محمدحسینی: یک فرد معلول دارای ویلچر، قصد خروج از متروی دروازه دولت را داشت و به فردی برای کمک نیاز داشت، تا وی را روی پله برقی قراردهد. مردی که چهارشنبه شب، قصد ورود به متروی دروازه دولت را داشت، با فردی که بر ویلچر قرار داشت روبه‌رو می‌شود. مرد که در جهت مخالف فردمعلول قرارداشت، درحالی برای کمک به این فرد اقدام می‌کند، که ماموران مترو هیچ کدام به کمک این فرد معلول نیامده بودند. مرد که آسانسوری را در آن نزدیکی مشاهده نمی‌کند، تنها راه را در این می‌بیندکه ویلچر فرد معلول را روی پله برقی قراردهد و متاسفانه در نهایت، ویلچر برمی‌گردد و فردی که قصد کمک داشت، براثر گیرکردن پله برقی دچار جراحات و زخم‌هایی می‌شود و باکمر به زمین می‌خورد. این را تصور کنید که فرد ویلچرنشین با دیدن این صحنه چه حالی پیدا می‌کند. وجود آسانسوردر ایستگاه‌های مترو، یکی از الزامات برای استفاده افراد دارای معلولیت، به‌خصوص آنهاکه دارای ویلچر هستند، است. این درحالی است که در یک نگاه به ایستگاه‌هایی که روزانه تردد می‌کنید، خواهید دید که بسیاری از آنها آسانسور ندارند. هرسال با اختصاص یک هفته برای گرامیداشت معلولان، برنامه‌ها و هدف‌گذاری‌هایی در نظرگرفته می‌شود، اما بعد از آن باز یادمان می‌رود که این افراد هم در سطح شهر تردد می‌کنند. نکته مهم درباره مترو این است که از همان ابتدای ساخت آن افراد متولی آیا این گروه خاص را لحاظ کردند یا خیر؟

بی‌کنشی یا فریز عاطفی؟

اتفاقی که در بالا به آن اشاره شد، یکی از اتفاق‌هایی است که بسیاری از شهروندان در طی روز بارها به چشم خود می‌بینند. متاسفانه آن افراد دیگری که شاهد حضور این فرد در مترو بودند هم کوچک‌ترین اقدامی در این زمینه انجام ندادند. معلوم نیست چندنفر بی‌تفاوت از کنار این فرد دارای ویلچر عبور کردند. آیا ماموران که اغلب به صورت شیفتی داخل مترو هستند، نمی‌توانستند به این فرد کمک کنند؟ یا دوربین‌هایی که در همه بخش‌های ورودی یا خروجی وجود دارد، تصویر این فرد با ویلچر را نمی‌گرفتند؟ آن افرادی که فیلم دوربین‌ها را مشاهده می‌کردند چه؟ اما این مساله تنها مختص مترو نیست. اتفاقی که چندهفته قبل برای خودم افتاد. مردی که به دلیل کم توانی در یکی از پاهای خود، هنگامی که قصد بالارفتن از پله اتوبوس را داشت، به تنهایی نمی‌توانست بالارود و افراد نشسته داخل اتوبوس و راننده هم که می‌توانست ترمز کند و برود ولااقل دست این مرد را بگیرد، کوچک‌ترین واکنشی نشان ندادند. خودروهای دیگرهم از پشت‌سر در حالی که می‌دیدند مرد به تنهایی نمی‌تواند سوار اتوبوس شود، فقط مدام بوق می‌زدند. تا اینکه من جلو رفتم و دست این آقا را گرفتم و کمک کردم سوار شود. چه عابران پیاده و چه افراد داخل اتوبوس، همه تنها نگاه می‌کردند. ماراچه شده است؟ دچار بی‌کنشی شدیم یا فریز عاطفی؟ چه بر سر وجدانمان آمده است؟ این دیگر تنها به متولیان و دولتمردان برنمی‌گردد. چندنفر از ما از کنار این افراد با بی‌تفاوتی عبور کردیم؟

یکپارچگی در دسترس پذیری

در همین راستا، کامران عاروان، مدیرعامل جامعه معلولان ایران درباره مشکل سیستم حمل و نقل عمومی برای معلولان به «آرمان ملی» گفت: حمل و نقل شهری برای افراد معلول یک امر ضرورت دار است و اولویت و اهمیتش آنچنان است که فصل دوم قانون حمایت از حقوق معلولان مصوب ۱۳۹۶ عنوانش این است: مناسب سازی، دسترس پذیری و تردد و تحرک. واقعیت این است که هنوز سامانه‌های حمل و نقل درون شهری، به طور کامل مناسب سازی نشدند. به طوری که می‌بینیم ایستگاه‌های قدیمی‌تر، درصد زیادی از آنها هنوز آسانسور ندارد. آنها هم که دارند، مشکل نگهداری را دارند، یعنی برخی دچار خرابی هستند. خراب شدن آنها یکی از مواردی است که مرتب افراد معلول با آن برخورد دارند. سامانه‌ای هم وجود ندارد که اطلاع دهد مثلا امروز این ایستگاه مشخص آسانسور یا پله برقی‌اش خراب شده است. فرد معلول هم مثل بقیه می‌خواهد برای فعالیت‌های روزانه خود برنامه‌ریزی کند. مثلا صبح می‌خواهد به دانشگاه یا سرکار برود. یا برود به امور درمانی و توانبخشی خود برسد که با پله برقی خراب مواجه می‌شود و یا با آسانسور خراب مواجه می‌شود و برنامه زندگی آن فرد به هم می‌ریزد. رئیس هیات مدیره شبکه ملی معلولان جسمی حرکتی، با اشاره به لزوم ایجاد دسترس پذیری به عنوان یک ضرورت در ادامه افزود: یکپارچگی در بخش دسترس پذیری باید حتما برای این افراد به وجود آید. این تکلیف است. نباید بگوییم که اگر شد، انجام می‌دهیم. یک قسمت هم ناوگان اتوبوسرانی است که آنها هم حتما باید چه ایستگاه‌ها و چه دسترسی به ایستگاه‌های آنها باید متناسب سازی شود و چه خود اتوبوس‌ها و رانندگان آنها هم باید آموزش داده شوند، که این هم تقریبا در همه شهرها بسیار ضعیف است. در همه شهرها اگر تردد کنید، حتی در همین شهر تهران هم بااینکه تلاش شده است که شکل منطقی به خودش بگیرد، اما هنوز ناترازی در این مورد را داریم. سامانه‌های تاکسی نیز چه تاکسی‌های شهری و چه تاکسی‌های مجازی هم مشکلات خودشان را دارند. مثلا خیلی از تاکسی‌ها گازسوز هستند و عملا هیچ ویلچری در صندوق آنها جای نمی‌گیرد و از پذیرش معلولان معذور هستند. بعضی مواقع هم اگر بداند که فرد معلول است کنسل می‌کند یا سوار نمی‌کند، که این مورد بسیار مشاهده شده است.

دسترسی نامناسب حمل و نقل برون شهری

عاروان در ادامه گفت: در بحث تاکسی هم این مشکلات را داریم. اینها البته همه درون شهری بود و بیرون شهری که عملا هیچ اتوبوسی برای معلولان وجود ندارد که مثلا یک ویلچری را خودش حمل کند. بحث ریلی هم خیلی از قطارها آماده پذیرش افراد معلول ویلچری نیستند. این هم یکی از مشکلات در بخش تردد بین شهری است. در بحث هواپیمایی ما می‌توانیم بگوییم که استانداردها رعایت شده است و آن هم بحث هزینه بالا برای تهیه بلیت است.

عدم بسترسازی حضور آسان؛ عدم مشارکت معلولان در جامعه

وی افزود: اگرماده ۵ قانون حمایت از معلولان را مشاهده کنید، یک تکلیفی در این زمینه هم برای راه و شهرسازی، وزارت کشور و شهرداری‌ها که زیرمجموعه وزارت کشور است، گذاشته شده است. حتی گفته است که در این زمینه باید حمایت مالی و تامین بودجه‌ای هم فراهم شود، تا این سامانه‌ها به وجود آید. زیرا وقتی ما در درون شهر نتوانیم این کارها را انجام دهیم، باید سامانه ویژه افراد دارای معلولیت را تعبیه کنیم و به هرحال با این ون‌هایی که افراد معلول را جابه جا می‌کنند، مشکل این افراد را حل کنیم و اگر تردد و تحرک اینها را نتوانیم تضمین کنیم، مسلما حضور و مشارکتشان در بحث اشتغال و درمان و تحصیل و زندگی هم از این افراد سلب می‌شود. حتی بحث نیم بها بودن بلیت تردد برای معلولان مطرح بود، که متاسفانه بهزیستی در اقدامی که سال‌های قبل انجام داد، این مساله را نصفه نیمه انجام داد و فقط شامل افراد ۱۸تا۴۸ سال افراد دارای معلولیت شدید، درحالی که بقیه معلولان هم می‌توانند از این امتیاز استفاده کنند و در قانون هم اصلا اشاره به این نشده که حتما باید مثلا این محدوده سنی باشد.

هزینه مضاعف برای معلولان و خانواده هایشان

عاروان با اشاره به ضرورت حضور معلولان در سطح شهر افزود: به هرحال وظیفه ملی است که اجازه دهیم افراد دارای معلولیت در شهرها حضور پیدا کنند و دیده شوند. اگر ما این حمل و نقل درون شهری و برون شهری و این سامانه‌هایی که وجود دارد را ایجاد نکنیم، هزینه بیشتری به خود افراد دارای معلولیت و خانواده‌های آنها تحمیل می‌کنیم. زمانی که این افراد نتوانند از حمل و نقل عمومی و ارزان قیمت استفاده کند، مجبور به پرداخت هزینه بیشتری توسط خود و خانواده این افراد می‌شوند، که این یک بار سنگینی را برعهده آنها می‌گذارد که این مساله هم باید لحاظ شود و باید هم به حضور و هم کاهش هزینه‌های زندگی این افراد کمک کنیم. این استانداردها باید ضمانت داشته باشد و عملیاتی شود، نه اینکه یک مسئول بیاید و خوشش نیاید و بگوید فعلا دست نگه دارید و مگر چندنفر معلول هستند. زمانی که شما متناسب سازی و دسترس پذیری را انجام نمی‌دهید، مشخص است که فرد معلول نمی‌تواند تردد و حضور در سطح اجتماع داشت باشد. یک مناطق ممنوعه‌ای در سطح شهرها به وجود آمده است، که معلولان از آنجا نمی‌توانند ورود و خروج کنند. اصطلاحا می‌گویند که در این مناطق تردد نکنید، چون نه می‌شود وارد و نه خارج شد. این باید اصلاح شود و به نظرمن طبق قانون هم وزارت کشور و هم وزارت راه و شهرسازی باید این مساله را ببیند و هرچه سریع‌تر با یک برنامه مشخص و بودجه مشخص این مساله را اصلاح و ضمانت‌های آن را هم لحاظ کنند.

هشدار وزارت بهداشت به گروه‌های پرخطر در پی آلودگی هوای تهران

هوای تهران همچنان آلوده است

صورتکی که شاخص آلودگی هوای تهران را نشان می‌داد، چندروزی است که از رنگ نارنجی هم عبور کرده است و به قرمز رسیده است و ماسکی بر چهره دارد. تهران اخیرا روزهای آلوده‌ای را سپری کرد. کیفیت هوای تهران با شاخص ۱۵۱ در وضعیت ناسالم برای همه گروه‌های جامعه قرار دارد. میانگین کیفیت هوای تهران با شاخص ۱۵۱ در وضعیت ناسالم برای همه گروه‌های جامعه قرار دارد. در این شرایط افراد مبتلا به بیماری قلبی یا ریوی، سالمندان و کودکان باید از فعالیت‌های طولانی یا سنگین خارج از منزل خودداری کنند و افراد دیگر باید فعالیت‌های طولانی یا سنگین خارج از منزل را کاهش دهند. هرچند طبق پیش بینی‌های هواشناسی انتظار می‌رود با ورود موج بارشی به کشور از اواخر امروز (۱۸ آذرماه)، از تداوم آلودگی هوای کلانشهرها کاسته شود. از روز پنج‌شنبه با افزایش ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون، هوای تهران در وضعیت ناسالم قرار گرفت و این وضعیت همچنان پابرجاست. در همین راستا، رئیس گروه سلامت هوا و تغییر اقلیم وزارت بهداشت ضمن هشدار نسبت به آلودگی هوای تهران، به ارائه توصیه‌هایی برای افراد در معرض خطر پرداخت. عباس شاهسونی، رئیس گروه سلامت هوا و تغییر اقلیم وزارت بهداشت به تسنیم گفت: هوای شهر تهران در آستانه شرایط بسیار ناسالم قرار دارد. در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد ایستگاه‌های شهر تهران شاخص کیفیت هوا بالاتر از ۱۵۰ و در وضعیت ناسالم برای همه گروه‌ها قرار دارد و ایستگاه‌های مناطق ۱۹ و ۲۰ در آستانه شرایط بسیار ناسالم هستند. وی افزود: با توجه به پیش بینی پایداری هوا توسط سازمان هواشناسی کشور و ادامه آن تا روز دوشنبه و افزایش غلظت آلاینده ذرات معلق کوچک‌تر از دو و نیم میکرون، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی اعلام وضعیت شرایط اضطرار کرده و درخواست تشکیل کارگروه شرایط اضطرار کرده است.

افزایش بیماران قلبی و ریوی

شاهسونی بیان کرد: در این شرایط افزایش قابل توجه بیماری‌های قلبی و عروقی یا ریوی و مرگ زودرس در بیماران قلبی و سالمندان و افزایش قابل توجه علائم تنفسی در کل جمعیت رخ می‌دهد. لذا، افراد مبتلا به بیماری‌های قلبی یا ریوی، سالمندان و کودکان باید از هر گونه فعالیت فیزیکی خارج از منزل اجتناب کنند و افراد دیگر نیز باید از فعالیت‌های طولانی و سنگین خارج از منزل اجتناب کنند. وی خاطرنشان کرد: گروه‌های آسیب پذیر از جمله کودکان، زنان باردار، بیماران تنفسی و قلبی به خصوص افرادی که مبتلا به آسم هستند و سالمندان سعی کنند تا حد امکان در فضای باز تردد نکنند و در صورت ضرورت از ماسک‌های مناسب و استاندارد استفاده کنند. رئیس گروه سلامت هوا و تغییر اقلیم وزارت بهداشت با اشاره به پایداری آلودگی هوا، درخواست کرد که کارگروه شرایط اضطرار کلانشهر تهران، جهت جلوگیری از تشدید وضعیت کیفیت هوا، مطابق دستورالعمل اعمال محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های موقت زمانی و مکانی و در نظر گرفتن وضعیت پایداری هوا تا دوشنبه، تصمیمات لازم را اخذ کند. اما باتوجه به اینکه شاخص آلودگی هوای تهران همچنان در وضعیت اضطرار قراردارد، سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی پلیس راهور تهران بزرگ نیز اعلام کرد: بر اساس مصوبه کارگروه اضطرار آلودگی هوا و با توجه به تداوم آلودگی هوا در روزهای ابتدایی هفته جاری، تردد کامیون‌های دیزلی از شنبه به مدت ۴۸ ساعت ممنوع خواهد بود. پلیس راهور تهران بزرگ با اجرای قانون و برخورد قاطع، از تردد این وسایل نقلیه گازوئیلی جلوگیری خواهد کرد. سرهنگ کشیر همچنین اظهار کرد: برخورد با وسایل نقلیه‌ای که بدون معاینه فنی در سطح شهر تردد می‌کنند، همچنان در دستور کار پلیس قرار دارد. وی تأکید کرد که برخورد با کلیه وسایل نقلیه دودزا در شهر تهران به صورت مستمر ادامه خواهد داشت. لازم به ذکر است که پلیس ضمن جلوگیری از تردد این وسایل، معاینه فنی آن‌ها را نیز باطل خواهد کرد. این درحالی بود که باتوجه به حجم آلاینده‌ها و وضعیت اضطراری هوای تهران، مهدهای کودک و مدارس مقطع ابتدایی استان تهران غیر از دماوند و فیروزکوه غیرحضوری برگزار شد. از اقداماتی که در راستای کاهش آلودگی هوای تهران انجام شد، این بود که مجوزهای روزانه طرح ترافیک توسط شهرداری تهران دیروز و امروز صادر نشد و طرح زوج و فرد خودروها در محدوده طرح کاهش آلودگی هوا اجرا و فعالیت‌های معادن شن و ماسه ممنوع شد. حالا باید دید این اقدامات کوتاه مدت تا چه اندازه در کاهش حجم آلودگی هوای تهران تاثیر خواهد داشت.

تنفس ۸۲ روز هوای نامطلوب

بر اساس جدول رنگ‌بندی شرکت کنترل کیفیت هوا، ایستگاه‌های سبزرنگ شرایط پاک، زردرنگ شرایط قابل قبول، نارنجی‌رنگ شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس، قرمزرنگ شرایط ناسالم و بنفش‌رنگ شرایط بسیار ناسالم را نشان می‌دهد. طبق داده‌های شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، از ابتدای سال جاری تا ۱۶ آذرماه چهار روز هوای ناسالم و ۷۸ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس در تهران ثبت شد. به گزارش ایسنا، ۳۰ خرداد ماه غلظت آلاینده ازن به ۱۵۶ رسید و اولین روز هوای ناسالم پایتخت رقم خورد. دومین روز نیز ۷ تیرماه بود. این بار هم ازن با ثبت میانگین ۱۷۱ آلاینده شاخص بود البته ذرات معلق کوچک‌تر از ۱۰ میکرون با شاخص ۱۰۳ و ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون با شاخص ۱۱۶ در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس بودند. با افزایش سرمای هوا ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون بار دیگر به آلاینده شاخص هوای پایتخت تبدیل شد و ۲۷ آبان با قرار گرفتن روی عدد ۱۵۲ اولین روز هوای ناسالم پاییزی را برای تهرانی‌ها رقم زد. با تداوم پایداری هوای تهران، روز گذشته باردیگر ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون در شرایط ناسالم قرار گرفت و میانگین ۱۵۴ ثبت شد. این درحالی است که سال گذشته تهرانی‌ها هوای آلوده‌تری را تا ۱۶ آذرماه تنفس کرده بودند، به‌گونه‌ای که طی این بازه زمانی میانگین هوای پایتخت طی ۶۴ روز در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس و ۱۰ روز در شرایط ناسالم برای همه قرار گرفته بود. حالا باید دید با این اقدامات کوتاه مدتی که برای کاهش آلودگی هوای تهران انجام شده است، از حجم آلودگی هوای تهران کاسته خواهد شد، یا زمستانی پردود را پشت سرخواهیم گذاشت.

اخبار کوتاه

۸ درصد کودکان دچار سوءتغذیه هستند

معاون بهداشت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی گفت: ۸ درصد کودکان زیر ۱۲ سال دچار سوءتغذیه هستند. علیرضا رئیسی، معاون بهداشت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در گفت‌وگو باتسنیم درباره آمار سوءتغذیه کودکان اظهار کرد: حدود ۸ درصد از کودکان زیر ۱۲ سال دچار سوءتغذیه هستند که عمدتا در مناطق محروم کشور زندگی می‌کنند. وی توضیح داد: سوءتغذیه به دو عامل اساسی بستگی دارد. نخست، سبک زندگی و نوع سبد غذایی که افراد انتخاب می‌کنند، و دوم، قدرت اقتصادی مردم برای انتخاب سبد غذایی سالم. آموزش سبک زندگی سالم بر عهده وزارت بهداشت است، اما قدرت اقتصادی به وضعیت مالی افراد جامعه مرتبط است. معاون بهداشت وزارت بهداشت با اشاره به کاهش مصرف مواد غذایی اساسی در کشور گفت: سرانه استاندارد مصرف گوشت قرمز باید ۷۵ گرم در روز باشد، اما این میزان در کشور ما به ۳۵ گرم کاهش یافته است. همچنین، مصرف استاندارد لبنیات که باید روزانه دو تا سه واحد باشد، اکنون به حدود یک واحد محدود شده است.

۲۵۰۰ اتوبوس گردشگری رایگان

رئیس ستاد گردشگری شهرداری تهران گفت: در راستای فعال‌سازی ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس گردشگری قراردادی بین معاون امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران و یک شرکت سرویس خودرویی منعقد شده است. به گزارش مهر، امیر قاسمی در رابطه با فعال سازی ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس گردشگری در سطح شهر تهران اظهار کرد: در این باره قراردادی بین معاون امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران و یک شرکت سرویس خودرو منعقد شده است؛ به طوری که ستاد گردشگری محلات از طریق مناطق درخواست‌های خود را برای ستاد ارسال می‌کنند و اتوبوس رایگان برای گردشگری داخل شهر تهران به آنها واگذار می‌شود. وی با اشاره به اینکه شیوه‌نامه اتوبوس‌ها به مناطق ابلاغ شده است، بیان کرد: مناطق بر اساس سهمیه‌ای که به آنها تعلق گرفته است، معرفی می‌شوند.

واژگونی خودروی آتش نشانی

رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ از واژگونی یک دستگاه خودروی آتش نشانی در مسیر غرب به شرق خیابان دماوند خبر داد. سرهنگ علی اصغر شریفی رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ در گفت‌وگو با مهر بیان داشت: جمعه شانزدهم آذر ماه ۱۴۰۳، حوالی ساعت ۱۸:۰۰، در مسیر غرب به شرق خیابان دماوند، قبل از اتحاد، یک دستگاه خودرو آتش نشانی به علت عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه واژگون شد، جزئیات این واژگونی (خسارتی)، در دست بررسی است. وی افزود: ضمنا؛ در مسیر غرب به شرق بزرگراه حکیم بعد از بزرگراه باکری (منطقه ۲۷)، حوالی ساعت ۰۰:۱۰، یک دستگاه پژو سواری ۲۰۶ با پنج نفر سرنشین از مسیر منحرف شده و واژگون شد؛ که متأسفانه منجر به فوت دو نفر از سرنشینان شد. جزئیات این حادثه تلخ در دست بررسی است. رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ خاطر نشان کرد: اما تصادفی دیگر در مسیر غرب به شرق بزرگراه ارتش، بعد از بزرگراه امام علی(ع)، (منطقه ۲۸)، حوالی ساعت ۳:۰۰ بامداد رخ داد که طی آن یک دستگاه سواری (متواری)، با عابر پیاده برخورد کرده که متأسفانه منجر به فوت عابر پیاده شد، جزئیات این تصادف نیز در دست بررسی است.

وضعیت نابسامان دستفروشی

مهدی پیرهادی، عضو شورای شهر تهران، در گفت‌وگو با ایسنا با انتقاد از ساماندهی نکردن دستفروشان در سطح شهر تهران گفت: یکی از مشکلات شهر تهران وجود دستفروشان، مشاغل و افرادی هستند که سد معبر می‌کنند و مشکلاتی برای شهروندان ایجاد می‌شود. وی با بیان اینکه یکی از وظایف شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهرداری ساماندهی دستفروشان کند، ادامه داد: شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل در چند نقطه ساماندهی انجام داده اما این نقاط محدود بودند و ما بارها هم به مجموعه شهرداری اعلام کردیم که باید در خصوص سامان‌دهی این افراد و این گروه‌ها اقدام لازم انجام شود. ما رضایت کامل در خصوص ساماندهی دستفروشان و مشاغل نداریم و باید نسبت به حل این مسئله و سد معبرهای صورت گرفته اقدام شود. شهرداری باید یک برنامه جامع برای ساماندهی دستفروشان تدوین کند.

گزارش

اکوسیستم کارآفرینی گردشگری

ابوطالب قاسمی وسمه‌جانی
مدیرکل مطالعات، آموزش و برنامه‌ریزی گردشگری

در نشستی که در دانشکده جغرافیای دانشگاه تهران با موضوع اکوسیستم کارآفرینی گردشگری سخنرانی کردم به نکاتی پرداختم که حاصل تجربه و دانش و فهم خود از آن بود و بدین گونه نکاتی را عرض کردم؛ فضای کسب و کار گردشگری طیف گسترده‌ای از مشاغل انفرادی و مبتنی بر توانایی‌های فردی اشخاص با کمترین یا حتی بدون هزینه مالی مانند راهنمایان گردشگری گرفته تا سرمایه‌گذاری‌های چند هزار میلیارد تومانی پروژه‌های گردشگری عظیم چند منظوره مانند مناطق نمونه گردشگری گاهی با چند صد هکتار اراضی را شامل می‌شود. یا اگر بخواهیم به اکوسیستم کارآفرینی یا دایره فعالان و ذی نفعان کسب و کار گردشگری دقت کنیم، تنوعی از افراد را مشاهده می‌کنیم؛ از دانش‌آموزان هنرستان رشته‌های هتلداری تا دانشجویان ترم اولی که وارد دانشگاه می‌شوند تا کارکنان دولتی بخش گردشگری و فعالان بخش خصوصی، تشکل‌های صنفی برآمده از فعالان بخش خصوصی، کارکنان شاغل در حوزه‌های حمل و نقل و ترابری برای گردشگران و انجمن‌های غیردولتی و سمن‌ها و حتی جامعه محلی درگیر با گردشگران، همگی این‌ها خدمت کننده هستند و البته مهم‌ترین رکن صنعت گردشگری یعنی گردشگران که مصرف کننده نهایی خدمت گردشگری هستند. بنابراین وقتی از اکوسیستم کارآفرینی یا فضای فعالیت صنعت گردشگری صحبت می‌کنیم با یک چنین طیف گسترده از این صنعت روبه‌رو هستیم. فعالیت سیستماتیک این اکوسیستم صرفا در صورت برقراری روابط منطقی و درست در بین این زنجیره اتفاق می‌افتد. بخشی از فعالیت‌ها به برنامه‌ریزی‌های کلان و رویکرد دولت به عنوان متولی بالادستی صنعت گردشگری از طریق انتصاب مدیران و تصمیم گیران حرفه‌ای برمی‌گردد، بخشی به رفتار منطقی بخش خصوصی و بازار مرتبط می‌شود، یک بخش به نهادهایی همچون دانشگاه، انجمن‌های غیردولتی، گردشگران و حتی حوزه‌های آموزش و دانش و آگاهی درست آنها در مواجهه با پدیده‌های مرتبط با گردشگری ارتباط دارد. بخشی نیز ناشی از مسائل فرا حوزه‌ای، جریانات سیاسی و مسائل کلان منطقه‌ای و بین‌المللی مرتبط می‌شود. برقراری نظم این اکوسیستم کاری سخت به شدت دشوار و در عین حال گاهی (هرچند محدود) در تناقض و تضاد با یکدیگر به دلیل نگرش بخشی است. اما آنچه بسیار مهم است، جهت‌گیری درست اکوسیستم و تعریف پیشران‌های اثرگذار، گزینش اجزای کارآمد در همه بخش‌ها و کارایی مطلوب همه ارکان اکوسیستم، ایجاد یکپارچگی و روابط سازنده ذی‌نفعان و شکل‌گیری ارتباط درست کلیه کاربران با یکدیگر است. آنچه اکنون شاهد آن هستیم، علی رغم بهبود وضعیت کسب و کار به لحاظ ساختاری و شناخت بهتر زنجیره ذی نفعان از یکدیگر نسبت به گذشته (حداقل درون بخشی)، می‌توانیم بگوییم زنجیره ارتباط اکوسیستم، آنها طوری که باید و نیاز است، به همدیگر متصل شده باشد و ارتباط کامل بین آنها وجود داشته باشد، دارای ضعف‌هایی است و به عوامل متعددی هم می‌تواند مرتبط باشد. ضعف ارتباط همه شمول، دولت با بخش خصوصی، ضعف روابط سازمانی دولت با دولت، عدم روابط کامل بخش‌های مختلف بخش خصوصی با یکدیگر، ضعف‌های جامعه دانشگاهی و علمی برای ایفای نقش سازنده در تربیت نیروی انسانی حرفه‌ای و کارآمد و عدم وجود بستر لازم برای فعالیت سمن‌ها و تشکل‌های اثرگذار غیردولتی و در نهایت یکی از مهم‌ترین آنها نیز به رغم شکل‌گیری گسترده گردشگری در اجتماعات و قرارگیری در سبد هزینه اکثریت خانوارها، لیکن عدم سفر مسئولانه و گردشگری ناپایدار بسیاری از گردشگران در سفر است. که این‌ها می‌تواند ناشی از یک اصل اساسی قابل نقد یعنی نگاه بخشی ذی نفعان به حوزه فعالیت و شکل گیری کسب و کار گردشگری باشد. لذا رویکرد دولت باید به عنوان متولی بالادستی فراهم نمودن بستر شکل‌گیری زنجیره‌ای هماهنگ بین ذی نفعان باشد، کما آنکه جهت گیری‌های اخیر در احکام بالادستی مانند قانون برنامه هفتم، سند راهبردی گردشگری و سایر روابط دو یا چند جانبه سازمانی، نشان از آن دارد و در این مسیر سایر ذی نفعان نیز باید با هدف دستیابی به اهداف کلان توسعه گردشگری و اثربخش در همه جنبه‌های اقتصادی اجتماعی و فرهنگی کشور در این مسیر با عبور از نگاه بخشی به یک رویکرد هماهنگ و هم افزا در یک اکوسیستم بزرگ و واحد گام نهند.

روی خط آرمان ملی

۸۸۱۰۵۰۰۷

کودکان کار

حضور بسیار زیاد کودکان کار پشت چراغ‌های قرمز که با توجه به مساله که این کودکان از طرف افراد سودجو هدایت شده و درآمد حاصله نیز به نفع مافیای کودکان است خواهشمندیم در این خصوص گزارشی کار شود و یا مسئولان به این موضوع ورود کنند تا این کودکان نجات یابند.

حبیبی از تهران

پل عابر

در میدان بازاردوم نازی‌آباد نیاز به پل عابرپیاده در دو طرف میدان است. از مسئولان سازمان ترافیک و شهرداری منطقه، تقاضای نصب پل عابر را داریم.

یک شهروند از تهران

ناباروری و بیمه

دولت این همه اعلام می‌کند که هزینه‌های ناباروری رایگان است بنده و همسرم مراجعه کردیم به یک مرکز نازایی که هزینه‌های خیلی بالایی درخواست کردند که هیچ کدام شامل حال بیمه نمی‌شود. مسئولان باید به فکر اشخاصی که این مشکل را دارند باشند تا بتوانند با هزینه‌های کم این مشکلات مرتفع گردد.

اسکندری از تهران